ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

LE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI AU QUÉBEC

GILLES GONTHIER

SOCIO-ÉCONOMIE
DES TRANSPORTS

Québec

LE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

AU QUÉBEC

MAI 1989

90-02888/

Dépôt légal, 3e trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-19984-7

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

re et sous-titre du rapport
LE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI AU QUÉBEC

N° du rapport Transports Québec
RTQ-89-08

Rapport d'étape ☐ Rapport final ☒ — An Mois Jour

N° du contrat

teur(s) du rapport
Gilles Gonthier

Date du début d'étude — Date de fin d'étude

Coût de l'étude

ude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)
Direction du transport routier des marchandises
700, boul. Saint-Cyrille Est (22e)
Québec (Québec)
G1R 5H1

Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)
Ministère des Transports du Québec
700, boul. Saint-Cyrille Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

t de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires
Depuis 1988, le camionnage est associé à la déréglementation. Qu'en est-il au juste? C'est à cette question que le présent document tente de répondre. En suivant le fil des événements, le nouveau cadre institutionnel du camionnage est décrit en fonction de la compétence respective des deux paliers de gouvernement.

sumé du rapport

Sur la base du partage des compétences fédérale et provinciale, un bref historique sert à présenter les principales étapes législatives de la réforme du camionnage, ceci à l'aide des données statistiques disponibles, notamment celles de Statistique Canada, des tableaux et des figures illustrant l'importance économique du camionnage pour le Québec.

En prenant le contexte québécois de 1988 comme toile de fond, le rôle du Gouvernement, les objectifs, les principes et les orientations guidant la réforme sont passés en revue. Par ailleurs, le mandat des organismes publics est replacé dans l'optique d'une réduction de l'intervention économique du Gouvernement, mais d'un accroissement des contrôles en matière de sécurité.

Successivement, l'analyse des principales dispositions de la Loi de 1987 sur les transports et de la Loi sur le camionnage permet de comprendre l'étendue de la réforme et son effet sur l'accès au marché du camionnage. En ce qui concerne le système des permis adopté par le Règlement sur le camionnage, l'approche s'inscrit dans l'esprit d'une plus grande liberté de commerce pour stimuler la concurrence. Enfin, une description des pouvoirs d'enquête et d'inspection, de même que des dispositions pénales applicables respectivement aux entreprises de camionnage extraprovinciales et locales, complète ce tour d'horizon des règles du jeu en vigueur au Québec.

re de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document	Autre (spécifier)
121		4	3	9	☒ Français ☐ Anglais	

ts-clés
amionnage, compétence, déréglementation, oncurrence, réforme fédérale et québécoise, ontrôle, sécurité, permis ou licences, ntreprises extraprovinciales ou locales, loi, èglement.

Autorisation de diffusion
☐ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général — Date: 89 05 22

773 (85-05)

Remerciements

L'auteur remercie particulièrement messieurs Jean Boulet et Donald Fallu, pour leurs conseils judicieux lors de la préparation et de la rédaction de cette étude. Aussi, la mise au point du document dans sa version finale aurait été incomplète sans la collaboration de mesdames Marjolaine Mathieu et France Tremblay et de tous ceux qui ont participé aux diverses étapes de sa réalisation.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Liste des tableaux	xi
Liste des graphiques	xiii
Avant-propos	xv
INTRODUCTION	1
1. LE PARTAGE DES COMPÉTENCES	3
1.1 Bref historique	3
1.2 Les étapes législatives	6
1.2.1 La réforme fédérale	6
1.2.2 La réforme québécoise	9
2. L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU CAMIONNAGE	11
2.1 Comparaison entre le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre	11
2.2 Portrait global de l'industrie du camionnage pour le compte d'autrui	12
2.2.1 Le nombre d'entreprises	12
2.2.2 Les recettes	13
2.2.3 L'emploi et la rémunération	15
2.2.4 Le parc de véhicules	16
2.3 Partage des compétences sur la base des recettes	17
3. LE CONTEXTE QUÉBÉCOIS DE 1988	19
3.1 Le rôle du gouvernement	20
3.2 Les objectifs	20
3.3 Les principes et les orientations	22

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Page

3.4 Le mandat des organismes publics 23

3.4.1 Le ministère des Transports du Québec (MTQ) 24

3.4.2 La Commission des transports du Québec (CTQ) 26

3.4.3 La Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) 29

4. LA PORTÉE DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE 33

4.1 Le champ d'application 34

4.2 Le mode de délivrance des licences 35

4.3 Les dispositions transitoires 40

4.4 L'évaluation de la loi 40

4.5 Les pratiques étrangères injustes 41

4.6 Les heures de conduite et de service 41

5. LA PORTÉE DE LA LÉGISLATION QUÉBÉCOISE 45

5.1 Le champ d'application 46

5.2 Le mode de délivrance des permis 48

5.3 Les dispositions transitoires 57

5.4 L'évaluation de la loi 59

5.5 Les heures de conduite et de travail 59

6. LE SYSTÈME DES PERMIS (OU DES LICENCES) 63

6.1 Les éléments du système 64

6.2 La nature des privilèges 66

6.3 Les conditions et les obligations 67

TABLE DES MATIÈRES (suite)

		Page
6.4	La durée des permis	68
6.5	Le transfert	69
6.6	Les tarifs	70
6.7	Les contrats et les connaissements	71
7.	LES POUVOIRS D'ENQUÊTE ET D'INSPECTION	75
7.1	Les dispositions de la loi fédérale	75
7.2	Les dispositions de la loi québécoise	76
8.	LES DISPOSITIONS PÉNALES	79
8.1	La loi fédérale	79
8.2	La loi québécoise	80
CONCLUSION		83
BIBLIOGRAPHIE		85

Annexe I : Liste des territoires désignés

Annexe II : Liste des groupes de biens

Annexe III : Liste des lois et des règlements cités dans le document

Annexe IV : Calendrier de mise en vigueur des normes de sécurité pour les transporteurs routiers

Liste des tableaux

		Page
Tableau 1	Détenteurs et permis de camionnage général au Québec	87
Tableau 2	Rémunération moyenne des employés pour 1985	88
Tableau 3	Fiche comparative du parc de véhicules pour 1985	89

Liste des graphiques

		Page
Graphique 1	Comparaison entre le camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre	91
Graphique 2	Camionnage pour compte d'autrui au Québec	92
Graphique 3	Compétences fédérale et québécoise en matière de camionnage ...	93
Graphique 4	Influence de la réforme législative québécoise	94

Avant-propos

Les dernières années ont été propices, particulièrement de 1985 à 1987, à des rencontres fédérales-provinciales, à des consultations auprès des intervenants dans le transport routier des marchandises, à des projets de loi ou de règlement sur le camionnage et à des colloques ou congrès ayant pour thème la "déréglementation".

De fait, l'expression déréglementation ne correspond pas tout à fait à la réalité des nouvelles règles du jeu entrées en vigueur en janvier 1988. Les nouvelles législations fédérale et québécoise implantent concrètement une politique de transport routier des marchandises davantage tournée vers les intérêts des usagers en prescrivant la délivrance des licences ou des permis sur la base du dossier de sécurité routière des entreprises. Dès lors, on comprendra que dans l'esprit de certains intervenants la suppression de plusieurs barrières économiques, issues d'une réglementation contraignante limitant l'accès au marché du camionnage, signifie une déréglementation.

Qu'en est-il au juste? C'est à cette question que le présent document va tenter de répondre. De toutes parts, les gens intéressés au camionnage veulent savoir le pourquoi des changements et leurs effets sur l'offre et la demande de transport. Si l'élaboration de la législation et de la réglementation est accomplie ou en voie d'être terminée, il reste à transmettre l'information et à assurer la formation. Ce document de référence vise précisément à combler ces deux besoins. Quel que soit le public utilisateur (transporteurs, expéditeurs, organismes gouvernementaux ou privés, instituteurs ou étudiants en transport), chacun devrait y trouver l'information recherchée.

Nous avons voulu respecter l'ordre chronologique des événements qui ont conduit à ce qu'il convient d'appeler aujourd'hui la réforme réglementaire du camionnage au Québec. Ainsi, on verra que le nouveau cadre institutionnel comporte un partage de la compétence entre les gouvernements fédéral et québécois de même qu'une réorientation du mandat dévolu aux organismes publics.

INTRODUCTION

La remise en question de la réglementation économique s'est accentuée au gré du vent de déréglementation qui souffle des États-Unis depuis une décennie. Cependant, il serait faux de prétendre que l'influence américaine est le seul facteur, aussi important soit-il, qui explique la réforme du camionnage au Canada et au Québec. Force nous est de reconnaître que la législation et la réglementation dans le camionnage n'ont pas emboîté le pas au développement économique, incitant alors des usagers à contourner les règles établies.

Le constat le plus décisif est que notre réglementation économique prenait constamment du retard parce que son fondement même n'avait jamais été analysé. Les principes nés de l'après-guerre voulaient que le développement des marchés de transport passe par la protection d'un réseau d'entreprises de services publics aux mains d'un nombre limité de propriétaires.

Point n'est besoin d'expliquer longuement que cette philosophie se présente aujourd'hui comme un obstacle au développement économique et social, à l'innovation et à une saine concurrence. La conclusion est que l'avenir réside dans un réseau de transport flexible, concurrentiel et sensible aux besoins des usagers. Ainsi, le gouvernement devait réduire le fardeau de la réglementation économique pour encourager les entreprises progressistes plutôt que d'imposer moult entraves juridiques ou administratives à la concurrence.

Les solutions proposées ont fait l'objet de multiples séances de consultation car le gouvernement n'entendait pas pour autant réduire le niveau de sécurité routière. Ce dernier point fut

donc placé en tête des priorités du Québec. De même, il fallait garder à l'esprit que tout retard allongeant la période d'incertitude ne ferait qu'engendrer l'instabilité au sein de l'industrie.

Dans cette optique, des efforts ont été consacrés pour minimiser les inconvénients de la transition d'un régime à l'autre. Les aménagements législatifs sur le sujet devraient permettre aux entreprises de s'adapter au nouveau contexte, de procéder à une réorganisation opérationnelle si besoin est et enfin, il faut le dire, de parfaire le changement de mentalité dans le camionnage.

La présente législation se veut un encadrement plutôt que des règles directrices. Elle met en place un système où l'intérêt public ne peut être confondu avec les intérêts particuliers. Autrement dit, c'est l'instauration d'un système valorisant la prestation de services de transport diversifiés et efficaces au lieu de la protection de soi-disant droits acquis.

Les premières sections relatent des faits et des données utiles à la compréhension du camionnage pour compte d'autrui au Québec. Les sections suivantes servent à la présentation des règles du jeu régissant les entreprises de camionnage extra-provinciales et locales.

1. LE PARTAGE DES COMPÉTENCES

1.1 Bref historique

De tout temps, les provinces se sont occupées avec une entière autonomie du contrôle économique du camionnage sur leur territoire. Cependant, cette autonomie fut remise en cause, en 1954, par le jugement Winner du Conseil privé de Londres (plus haute cour d'instance à l'époque) qui reconnaissait une compétence au gouvernement fédéral en matière de camionnage extraprovincial. Ainsi, en se fondant sur les articles 92(10)(a) et 91(29) de la Loi constitutionnelle de 1867, le Conseil déclarait qu'une entreprise de transport routier relevait de l'autorité fédérale lorsqu'elle effectuait du transport extraprovincial sur une base continue et régulière, peu importe si le volume de ses activités extraprovinciales représentait un faible pourcentage de l'ensemble de ses activités.

Dans ce cas, en vertu du principe de l'indivisibilité d'une entreprise, celle-ci relève de la compétence fédérale tant pour son transport intraprovincial que pour son transport extraprovincial. Par ailleurs, les législatures provinciales ont une compétence exclusive sur les entreprises de transport routier dont les activités ne débordent pas les limites d'une province, en vertu du premier alinéa de l'article 92(10) de la Loi constitutionnelle.

À la suite de l'arrêt Winner, le Parlement du Canada a adopté la Loi sur le transport par véhicule à moteur (S.R.C. 1970, C. M-14) pour déléguer ses responsabilités aux administrations provinciales. Cette loi avait ainsi pour objet d'accorder, à l'autorité provinciale désignée par une loi, le pouvoir de délivrer des permis de transport extraprovincial aux mêmes conditions et de la même manière que celles prévues par la loi provinciale pour une entreprise locale. Dans les faits, les règles du jeu qui avaient toujours prévalu dans le camionnage étaient maintenues et continueraient d'être différentes d'une province à l'autre.

Précisons que ces règles provinciales, en général, prescrivent l'obligation de détenir un permis selon certaines conditions pour faire du camionnage contre rémunération. Habituellement, la délivrance dudit permis exige que le requérant démontre la nécessité publique des services proposés et qu'il fasse la preuve que ceux-ci sont inexistants ou non convenablement assurés par les transporteurs déjà en place.

En 1967, le gouvernement fédéral énonça explicitement dans la partie III de la Loi nationale sur les transports (S.R.C. 1970, C. N-17) les pouvoirs qu'il pourrait exercer en vertu de la constitution s'il décidait de mettre cette partie de la loi en vigueur. Le cas échéant, il était prévu que la Commission canadienne des transports serait habilitée à délivrer les permis de transport extraprovincial par véhicule-automobile. Bien qu'il

y ait eu des scénarios de rapatriement en 1972 et 1977 en vue d'uniformiser les règles applicables au camionnage extraprovincial, la loi de délégation de 1954 est demeurée inchangée. C'est à partir de 1984 que les intentions du gouvernement fédéral d'uniformiser ces règles se sont précisées lors des discussions fédérales-provinciales.

Au cours de toutes ces années, le Québec a donc agi comme s'il possédait les pleins pouvoirs dans le domaine du camionnage extraprovincial. Sur le plan pratique, c'est la Régie des transports qui exerça le contrôle de la réglementation économique du camionnage de 1949 à 1972, depuis l'adoption des ordonnances jusqu'à la délivrance des permis. Notamment, l'Ordonnance générale sur le camionnage, adoptée en 1951, a survécu jusqu'en 1987 malgré les nombreux amendements et les refontes. De fait, cette ordonnance est devenue un règlement en 1982 (R.R.Q. T-12, R-2) et aura été jusqu'au 13 janvier 1988 la pierre angulaire du camionnage.

À partir de 1972, la Loi sur les transports (L.R.Q. C. T-12) amena la création de la Commission des transports du Québec et cette dernière joua principalement un rôle de tribunal administratif quasi judiciaire mais sans pouvoir réglementaire. Cette loi ne changera rien à la réglementation sur le camionnage car l'article 89 a maintenu en vigueur les ordonnances passées par la Régie des transports jusqu'à ce qu'elles soient abrogées ou remplacées. À ce sujet, il y eut continuité dans les orientations jusqu'à nos jours.

1.2 Les étapes législatives

L'adoption des nouvelles lois fédérale et québécoise est le fruit de gestes concertés afin de ne pas imposer à la majorité des entreprises de camionnage des règles différentes selon leurs mouvements de transport. Certains événements ont contribué au processus décisionnel.

1.2.1 La réforme fédérale

La réforme fédérale a commencé véritablement à s'articuler en mai 1984 au sein du Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière où, pour la première fois, une volonté collective de changement s'est manifestée. Cette volonté s'est traduite par l'entente fédérale-provinciale du 27 février 1985 relative à la réforme du camionnage extraprovincial.

Rappelons les cinq points importants de cette entente dont la première phase devait être réalisée au cours des années 1985 et 1986.

1. Le renversement du fardeau de la preuve sera du ressort des opposants lors de la tenue d'audiences publiques.

2. La suppression de l'approbation des tarifs par les commissions de transport.

3. L'établissement de listes uniformes des produits (ou des services) exemptés de la réglementation économique.

4. La réduction et la rationalisation des catégories de permis.

5. La simplification des procédures de demande de permis.

En outre, parmi les points devant faire l'objet d'une seconde phase, les ministres fédéral et provinciaux avaient convenu d'évaluer, avant septembre 1986, les effets socio-économiques de la suppression du critère de "commodité et nécessité publique" pour lui substituer un "test d'aptitude" basé sur la sécurité.[1]

Le Québec et les autres provinces ont alors compris qu'ils devaient se concerter sur la manière de répondre aux objectifs tout en respectant les échéances. À ce moment-là, le cadre institutionnel ne semblait pas être remis en question. Mais le document de consultation du gouvernement fédéral de juillet 1985, "Aller sans entraves", nous apprenait que la réforme à venir sera plus élaborée que celle convenue lors de l'entente. Qui plus est, une révision de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (M-14) allait accompagner cette réforme. De son côté, le comité permanent des transports recommandait, entre autres, que le gouvernement fédéral s'occupe activement de la mise en oeuvre de l'accord fédéral-provincial de février 1985.

---

1 Voir à ce sujet l'étude de Adil Cubukgil Associates inc., Effets possibles de la substitution du critère d'aptitude au principe du renversement du fardeau de la preuve, parue en août 1986 et commandée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Dès lors, le coup d'envoi était donné pour que le gouvernement fédéral prenne le leadership dans la réforme du camionnage extra-provincial.

Un an plus tard, soit le 26 juin 1986, un premier projet de loi (C-127) réformant le camionnage extraprovincial est déposé à la Chambre des communes. Ce projet annonçait que la recommandation du Comité permanent des transports était retenue et que désormais, c'était le gouvernement fédéral qui porterait à terme la réforme. Les associations de camionnage du pays demandèrent alors, devant ce qu'elles qualifièrent de loi de déréglementation, que des normes nationales uniformes de sécurité soient associées aux critères d'entrée dans le marché. L'élaboration d'un Code canadien de sécurité fut alors convenue.

Le 4 novembre 1986, une version modifiée du même projet de loi fut présentée en première lecture. Finalement, la Loi de 1987 sur les transports routiers (S.C. 1987, C.35) fut adoptée le 26 juin 1987, sanctionnée le 28 août 1987 et mise en vigueur le 1er janvier 1988. Entre temps, soit le 26 mars 1987, un "Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial sur l'adoption d'un Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers" fut signé par tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada.

1.2.2 La réforme québécoise

De 1982 à 1986, le Québec opta pour une approche dite "graduelle" dans sa réforme du camionnage, procédant à divers amendements réglementaires afin d'assurer la transition mais dans la perspective d'une pleine maîtrise des pouvoirs d'intervention. C'est dans cet esprit que le 6 novembre 1985, selon l'accord de février 1985, le Québec abolissait les fixations de tarifs et généralisait la formule du dépôt des tarifs. Cependant, la décision du gouvernement fédéral de mener lui-même la réforme sur le camionnage extraprovincial, en reprenant une partie de sa compétence déléguée aux provinces, rappela la nécessité d'apporter des modifications législatives importantes. C'est ainsi que lors de la réunion du Conseil des ministres fédéral et provinciaux, tenue à Ottawa le 26 mars 1987, le Québec s'engagea à présenter à l'Assemblée nationale un projet de loi sur le camionnage pour harmoniser les règles du camionnage local avec les règles extraprovinciales de compétence fédérale.

Auparavant, le ministre des Transports du Québec avait obtenu de la part de son homologue fédéral l'assurance que la réglementation économique serait maintenue pour cinq ans au lieu de trois et que les critères pour juger de l'intérêt public resteraient du ressort des provinces.

Du même coup, en accord avec le protocole d'entente, le principe d'apporter des modifications au Code de la sécurité routière fut accepté pour tenir compte des normes minimales à établir par le biais d'un code canadien de sécurité. Cette décision précisait que la concurrence ne se ferait pas au détriment de la sécurité routière.

Le 12 novembre 1987, la Loi sur le camionnage (projet 76) et la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (projet 73) furent déposées à l'Assemblée nationale. Le temps pressant pour respecter la date limite du 1er janvier 1988 imposée par le gouvernement fédéral, ces lois furent adoptées le 17 décembre 1987 et sanctionnées dès le lendemain.

2. L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU CAMIONNAGE

Cette section illustre, à l'aide de quelques données statistiques, l'importance économique du camionnage pour compte d'autrui au Québec. Elle présente également certaines statistiques concernant le camionnage pour compte propre. Du même coup, l'exercice nous permettra de mesurer l'ampleur des marchés touchés par la réforme du camionnage, de voir l'importance relative de la compétence fédérale ou québécoise puis de rendre compte de l'effet réel de l'application des lois fédérale et québécoise à partir des entreprises de camionnage ayant un revenu annuel de plus de 100 000 $.

2.1 Comparaison entre le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre

Le graphique 1 nous indique l'importance relative du camionnage pour compte d'autrui comparativement au camionnage pour compte propre au Québec. Les résultats sont calculés sur la base des dépenses d'exploitation puisque, dans le cas du secteur privé, le transport est considéré comme un poste de dépenses et non comme un centre de profits. Les chiffres révèlent que le transport privé est deux fois plus important que le transport public et qu'au total, le marché était estimé à plus de 4,6 milliards de dollars en 1985. Ce résultat diffère des chiffres officiels de Statistique Canada pour l'année 1985 parce qu'il s'agit d'un montage à partir de sources et d'années différentes. Par contre, il exprime plus fidèlement la réalité sur l'ampleur du camionnage au Québec.

2.2 Portrait global de l'industrie du camionnage pour le compte d'autrui

On retrouvera dans cette section une présentation, à titre indicatif, de données factuelles et non une analyse économique. Néanmoins, un transporteur peut s'en servir pour situer son entreprise par rapport à la moyenne. Étant donné que certains résultats sont obtenus à partir de sources différentes, il faut les interpréter selon la méthodologie utilisée.

2.2.1 Le nombre d'entreprises

La présentation des données sur ce sujet peut être faite à partir du fichier des entreprises inscrites comme titulaires de permis de la Commission des transports du Québec ou selon l'enquête de Statistique Canada (cahier 53-222), qui contient toutes les entreprises ayant déclaré des revenus de camionnage à titre d'activité principale. Cependant, les méthodes de sélection n'étant pas les mêmes, on ne peut faire un rapprochement entre ces deux sources.

Ce sont les deux seules indications que nous possédons pour établir un ordre de grandeur quant au nombre d'entreprises de camionnage oeuvrant au Québec.

En 1987, le fichier de la Commission des transports dénombrait au-delà de 6 000 transporteurs exploitant une entreprise et détenant un ou plusieurs permis. D'une part, le tableau 1 nous montre, pour les trois dernières années, une augmentation de 36 % du nombre d'entreprises et de 20 % du nombre de permis. Cette progression importante du nombre de titulaires de permis est due à l'arrivée de nouveaux transporteurs indépendants à contrat. D'autre part, la vague d'acquisitions d'entreprises observée depuis quelques années a exercé peu d'effets à la baisse sur le nombre de détenteurs de permis étant donné que les nouveaux propriétaires n'ont généralement pas procédé à une fusion des compagnies.

L'enquête de Statistique Canada réalisée en 1985 nous apprend que le Québec possède 26 % de toutes les entreprises ayant des recettes de camionnage de 100 000 $ et plus au pays. Le Québec arrive au premier rang avec 1 613 établissements en transport. Selon cette enquête, 5 609 entreprises non constituées en société ont réalisé des recettes entre 10 000 $ et 100 000 $ dans le camionnage pour le compte d'autrui en 1984. On estime, à partir de ces chiffres, que plus de 7 200 entreprises de camionnage faisaient affaires au Québec en 1985, avec ou sans permis.

2.2.2 Les recettes

Pour 1985, l'enquête de Statistique Canada rapporte que les entreprises gagnant 100 000 $ et plus ont touché près de 1,5 milliard de dollars en 1985 en recette d'exploitation. Au Canada, les entreprises québécoises représentent 18 % du chiffre d'affaires et 21 % des recettes nettes d'exploitation. Par ailleurs, les

recettes des camionneurs gagnant entre 10 000 $ et 100 000 $ en 1984 atteignent plus de 245 millions de dollars avec des revenus moyens de 43 700 $ par entreprise. Ainsi, on peut estimer que le camionnage public au Québec en 1985 dépassait 1,7 milliard de dollars dont 86 % provenait des entreprises ayant des recettes de 100 000 $ et plus.

Le ratio d'exploitation était de 5 % pour les entreprises de 100 000 $ et plus de chiffre d'affaires en 1985 et de 22 % pour les transporteurs sous ce seuil, selon les données de 1984. Le fait que le traitement des petits entrepreneurs indépendants est généralement compris dans les profits nets explique cet écart.

Pour les entreprises ayant un chiffre d'affaires de plus de 100 000 $ et dont le siège social est au Québec, on observe une concentration du marché selon la taille. Ainsi, pour 1985, les entreprises de classe I (+ de 2 millions de dollars) contrôlaient 57,1 % du marché avec 7,6 % des firmes, les entreprises de classe II (500 000 $ - 1 999 999 $) occupent 21,6 % du marché avec 17,1 % des firmes et enfin, les entreprises de classe III (100 000 $ - 499 999 $) détiennent 21,3 % du marché avec 75,3 % des firmes).

2.2.3 L'emploi et la rémunération

On peut estimer que le transport routier des marchandises pour le compte d'autrui crée plus de 30 000 emplois directs au Québec*, dont les trois quarts proviennent des entreprises ayant un chiffre d'affaires de 100 000 $ et plus. Selon les données statistiques de 1985, la taille moyenne de ces entreprises se situe à douze employés par firme (voir tableau 2). Cette faible moyenne est due au nombre élevé de petites entreprises établies sur notre territoire.

La rémunération moyenne des employés salariés des entreprises de camionnage s'élève à 25 000 $ annuellement. Il faut se reporter au tableau 2 pour voir le détail concernant le nombre moyen d'employés par secteur de travail, de même que leur salaire moyen.

Le poste de dépenses de la rémunération est le plus important avec 46 % de tous les frais d'exploitation, incluant les contributions sociales des salariés et la sous-traitance. Ces dépenses s'élèvent à 76 % pour les salariés et à 24 % pour les chauffeurs contracteurs.

---

* Ce chiffre comprend les employés des entreprises de camionnage, de location de véhicules industriels, de courtage et les chauffeurs contracteurs.

Le lecteur pourra voir au graphique 4 la ventilation du dollar salarial pour les entreprises de 100 000 $ et plus en 1985. Les employés affectés au transport englobent plus des deux tiers du budget.

2.2.4 Le parc de véhicules

Le parc de véhicules commerciaux des entreprises pour le compte d'autrui atteint 28 277 unités dont 5 % sont louées comparativement au camionnage pour compte propre qui comprend 31 306 unités dont 7 % de véhicules loués. Il est intéressant de constater, sur la base des données du tableau 3, que les tracteurs représentent 25 % des types de véhicules pour le secteur public et seulement 10 % pour le secteur privé.

Le transport sur longue distance appartient davantage au camionnage public et la distribution locale des biens caractérise surtout le transport pour compte propre. En conséquence, une telle association influence le choix des équipements avec proportionnellement plus de tracteurs pour le transport sur longue distance et plus de camions pour le transport local. Par ailleurs, le ratio du nombre de tracteurs/remorques est comparable d'un secteur à l'autre, soit de un pour deux.

À titre indicatif, précisons que les recettes produites par unité motorisée s'élèvent en moyenne à 120 000 $ par année dans le camionnage pour le compte d'autrui. Toutefois, cette moyenne doit être interprétée selon le nombre de véhicules appartenant aux chauffeurs contractants qui travaillent en sous-traitance pour le compte d'une entreprise de camionnage. Au Québec, les dépenses consacrées à la sous-traitance représentent 11 % en moyenne par

rapport aux frais totaux d'exploitation. Ainsi, plus le budget alloué aux chauffeurs contractants sera important, plus grandes seront généralement les recettes générées par unité motorisée. En outre, la distance moyenne parcourue par les véhicules motorisés dans chaque entreprise peut influencer la performance.

2.3 Partage des compétences sur la base des recettes

Cette section a pour but de distinguer sur les plans juridique et pratique, à partir des recettes déclarées par les entreprises oeuvrant au Québec, l'impact des lois fédérale et québécoise sur le marché.

Concernant les recettes, la Loi de 1987 sur les transports routiers (S.C. 1987, C.35) touche 69 % des entreprises de 100 000 $ et plus en 1985. Ces entre-prises qu'on dit extraprovinciales parce qu'elles effectuent soit des mouvements extraprovinciaux seulement (partie II de la loi), soit des mouvements extraprovinciaux et intraprovinciaux à la fois (partie II et III de la loi). Le graphique 3 nous éclaire sur l'importance relative des compétences fédérales et provinciales en matière de camionnage au Québec. À remarquer que le terme "extraprovincial" signifie que le transport peut être interprovincial ou international.

La Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1) vise 31 % du marché et s'appuie exclusivement sur les pouvoirs québécois en vertu de la constitution canadienne. Cependant, compte tenu que la loi fédérale permet aux provinces de délivrer les licences pour les mouvements intraprovinciaux à des entreprises extraprovinciales de camionnage, de la même manière et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de camionnage local (partie III de la loi fédérale), la loi québécoise s'étend alors à 54 % du marché en y ajoutant le 23 % de camionnage intraprovincial.

Sur le plan pratique, le graphique 4 nous montre bien que l'influence de la réforme législative québécoise est plus important que ne l'indique son pouvoir en raison de la délégation fédérale. Ce qui reste particulier avec cette délégation prévue à la partie III de la loi fédérale, c'est que des licences intraprovinciales d'autorité fédérale vont être délivrées en application avec la Loi sur le camionnage.

3. LE CONTEXTE QUÉBÉCOIS DE 1988

Comme mentionné précédemment, le courant de déréglementation américaine a surtout été un élément catalyseur dans la réforme et non un élément moteur. Déjà l'insatisfaction à l'égard de la réglementation économique grandissait au fur et à mesure qu'il devenait évident que les organismes de contrôle ne pouvaient plus limiter les écarts de conduite des transporteurs récalcitrants. De plus, les nombreuses échappatoires connues dans les règles économiques du camionnage les rendaient pratiquement inapplicables. Pour ceux qui se souciaient de leurs obligations, de leurs droits et d'une saine concurrence, la situation était devenue injuste. La réforme s'imposait d'elle-même.

Tous les principes guidant la réforme du camionnage n'ont pu faire l'objet d'un consensus quant à la manière de les traduire dans la Loi sur le camionnage, en raison de la diversité des positions défendues, mais ils ont généralement été reconnus nécessaires. La recherche de solutions a néanmoins permis des discussions franches, ce qui a amené la formulation de mesures pragmatiques et plus adaptées au contexte québécois de 1988. Le temps étant venu de passer aux actes, le gouvernement a assumé le rôle qui lui appartient de faire adopter les propositions les plus susceptibles de servir les intérêts de toute la collectivité. En outre, il fallait donc, eu égard à une période de transition, assurer une continuité dans l'approche "graduelle" mise de l'avant par le Québec au cours des années 1982 à 1986.

3.1 Le rôle du gouvernement

Le transport routier des marchandises est trop vital au Québec, surtout pour les régions, pour que le ministère des Transports recommande au gouvernement l'abandon de tout contrôle économique. A cet égard, le gouvernement assumera dorénavant un rôle d'encadrement plutôt que de contingentement. L'industrie du camionnage est en phase de maturité et le système ne doit plus créer des droits spéciaux pour chaque permis d'exploitation mais rendre les entreprises responsables des décisions qu'elles prennent en choisissant d'offrir tel ou tel service à la population. Dorénavant, le succès commercial d'une entreprise dépendra davantage de son initiative, de sa créativité et de son efficacité que de droits et privilèges exclusifs.

D'une part, le cadre législatif doit conduire à l'établissement d'un système accordant à tous des possibilités égales de concurrence en valorisant ceux qui respectent les règles établies. D'autre part, il faut que ces règles soient applicables et assorties de mesures dissuasives au nom de l'équité. C'est dans cette voie que s'inscrit la réforme économique du camionnage au Québec.

3.2 Les objectifs

Il y a lieu de rappeler que l'adoption d'une loi spécifique au camionnage a pour objectifs majeurs :

- de favoriser le développement d'une industrie du camionnage concurrentielle et efficace;

- d'établir des règles qui correspondent aux besoins des usagers des services de transport;

- de doter le Québec d'une législation compatible avec celle en vigueur dans les autres provinces et aux États-Unis;

- de mettre de l'avant des orientations propres au transport routier des marchandises sans entrer en conflit avec les autres secteurs de transport;

- d'harmoniser la législation du camionnage au Québec avec celle du gouvernement fédéral afin d'en simplifier la gestion et d'en assurer un contrôle adéquat;

- de permettre aux transporteurs dynamiques du Québec d'accroître leur marché;

- de normaliser la rédaction des permis selon les municipalités régionales de comté (MRC) en vue de les informatiser et de mieux renseigner le public.

Pour l'entreprise de transport, ces objectifs généraux signifient: l'équité, l'efficacité et la responsabilité. L'équité parce que tous les transporteurs ont une chance égale d'entrer sur le marché. L'efficacité parce que la loi pose des balises et non des contraintes dans l'exploitation d'une entreprise de camionnage. La responsabilité parce que les gestionnaires assument le succès ou l'échec de leurs décisions d'affaires.

Maintenant, la loi privilégie avant tout l'intérêt des usagers lorsqu'il est question de l'intérêt public pour accorder un permis de camionnage. Il ne faut jamais perdre de vue que le transport est une industrie de service devant soutenir le développement économique d'une région ou d'un territoire. Plus que tout autre facteur, la prospérité industrielle et commerciale d'une région a des effets d'entraînement sur la vitalité du transport. C'est alors qu'intervient la politique des transports pour favoriser la prestation d'un plus large éventail de services correspondant aux besoins des usagers. Le Québec vient de se doter d'une telle politique.

3.3 Les principes et les orientations

En aval des objectifs à atteindre, la nouvelle politique sur le camionnage est soutenue par des principes et des orientations sur le "comment" réaliser les changements désirés. Voici les fondements du système retenu :

1. La réglementation est ramenée à l'essentiel à partir du principe de réglementer moins et mieux.

2. Une réglementation simple et précise est plus propice au développement des entreprises qu'une réglementation tatillonne.

3. Le coût de la réglementation économique doit représenter un facteur marginal par rapport aux bénéfices escomptés du système.

4. Les forces du marché plutôt que celles de l'État déterminent le niveau de concurrence.

5. Les transporteurs sont responsables des gestes qu'ils posent tant pour la sécurité que sur le plan commercial.

6. La concurrence ne doit pas engendrer un relâchement des règles de sécurité routière.

En matière d'orientation dans la Loi sur le camionnage, cela se traduit par l'instauration d'un "test d'aptitude" reposant principalement sur des éléments de sécurité et des minima d'assurance responsabilité civile et d'assurance couvrant la perte ou les dommages au chargement. Ce test devient obligatoire pour l'octroi de toutes les classes de permis. Pour certaines de ces classes de permis, un second "test d'intérêt public" pourrait être rendu nécessaire par un mécanisme de tamisage. Pour éviter que l'intérêt public soit évoqué à tout propos, la loi précise les facteurs pouvant mener à la conclusion qu'un ou des opposants à l'octroi d'un permis doivent être entendus en audience publique pour évaluer s'il serait contraire à l'intérêt public d'accorder le permis demandé. (voir section 5.2)

3.4 Le mandat des organismes publics

Le processus de réforme du camionnage n'aurait pas été complet sans une redéfinition de certains mandats remplis jusqu'à présent par le ministère des Transports, la Commission des transports du

Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec. Il ne s'agit pas de relever toutes les tâches effectuées par ces organismes mais de situer l'intervention de chacun dans le camionnage par rapport au nouveau cadre institutionnel.

3.4.1 Le ministère des Transports du Québec (MTQ)

Au ministère des Transports, c'est la Direction du transport routier des marchandises qui conseille le ministre quant aux politiques de camionnage que le gouvernement devrait mettre en oeuvre en vertu de l'article 2 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., chapitre M-28). Cette direction joue un rôle au plan de la réglementation économique et technique.

Le Service de la réglementation économique poursuivra son travail de développement des politiques de camionnage de même que l'élaboration des textes législatifs et réglementaires. Cette dernière tâche demeure toujours indispensable ne serait-ce que pour apporter les correctifs nécessaires au fil de l'expérience pratique. Cependant, le temps alloué au travail réglementaire devrait régresser pour faire place de plus en plus aux activités de nature économique. C'est un juste retour des choses puisque le camionnage doit fonctionner davantage avec des principes économiques que des notions de droit. Parmi les autres fonctions du service, signalons le support conseil aux entreprises, les études économiques de marché par la recherche interne et externe, la diffusion de l'information de toute nature sur le camionnage, le soutien dans les programmes de formation reliés au camionnage, la participation de personnes-ressources à des colloques ou congrès, etc.

Le Service de la réglementation technique, pour sa part, est engagé dans l'élaboration de plusieurs règlements relevant du Code de la sécurité routière. Plus particulièrement, ce service est responsable des normes relatives aux charges et dimensions des véhicules et à l'arrimage des charges de même que de la mise en application des normes concernant le transport de marchandises dangereuses. À cet égard, le suivi de ces dossiers avec l'industrie commande l'organisation de sessions d'information et de formation sur une base régulière.

En ce qui a trait aux autres fonctions assurées par ce service, qu'il suffise de distinguer l'assistance technique aux entreprises dans le développement de logiciel de charge ou l'octroi de permis spéciaux pour l'usage de certaines configurations de véhicules, les négociations fédéral-provinciales en vue d'harmoniser les normes de charge et de dimensions au Canada, les visites d'entreprises concernant la formation de la main-d'oeuvre affectée à l'entreposage et au transport de matières dangereuses, etc. Enfin, le Service de la réglementation technique participe activement aux divers forums publics traitant de normes et de sécurité applicables aux véhicules routiers de marchandises.

Le MTQ est aussi responsable des aires de contrôle et de pesée le long des routes et des autoroutes. En vue d'assurer la coordination des opérations de surveillance qui s'y déroulent de concert avec les autres organismes gouvernementaux (RAAQ, Sûreté du Québec, corps de police municipale ou CTQ), la Direction du transport routier des marchandises compte, depuis 1986, un service "Contrôle du transport routier des marchandises". Outre le fonctionnement des balances, ce service voit à la mise en application des lois et des règlements sous la responsabilité des autres services et collabore aux différents programmes de formation donnés aux peseurs du MTQ, aux inspecteurs et aux agents de la paix.

3.4.2 La Commission des transports du Québec (CTQ)

La Loi sur le camionnage a modifié sensiblement la constitution et les pouvoirs de la CTQ contenus dans la section V de la Loi sur les transports (L.R.Q., C. T-12). Ces modifications sont en grande partie attribuables à la nouvelle mission confiée à la CTQ dans le processus de délivrance des permis de transport routier des marchandises (voir les chapitres 4 et 5 sur le sujet). En effet, sur la base des données de 1987, la Loi sur le camionnage touche 67 % des demandes introduites à la CTQ (pour tout mode et tout motif), 69 % des décisions rendues et 59 % des audiences publiques tenues. Ces chiffres démontrent l'importance du camionnage général dans l'ensemble des activités de cet organisme. Ainsi, les lois fédérale et québécoise sur le camionnage auront notamment pour effet de changer les tâches administratives de la CTQ et de diminuer le nombre des audiences publiques.

La loi québécoise prévoit une réduction du nombre de membres de quatorze à neuf, dont un président et deux vice-présidents. Le président a ses bureaux au siège social à Québec et à Montréal tandis qu'un vice-président est affecté à chacun de ces endroits. Comme organisme, la Commission demeure un tribunal administratif quasi judiciaire parce qu'elle est entièrement autonome dans ses décisions. Globalement, son mandat en est un d'encadrement du développement économique du camionnage plutôt que de contingentement du nombre d'entreprises concurrentes.

Ce qui change vraiment au sein de la Commission, c'est la manière d'exercer les pouvoirs qu'elle possédait déjà et les nouveaux que lui confère la Loi sur le camionnage. En vertu de cette loi, les pouvoirs spécifiques de la Commission se résument à délivrer des permis suivant une procédure et des délais prescrits, y compris la tenue d'audiences publiques, à enquêter sur toute matière de sa compétence et à suspendre ou à révoquer un permis de sa propre initiative, à la demande du Procureur général ou de toute personne intéressée.

Par exemple, la Commission peut suspendre ou révoquer un permis si elle juge que son titulaire :

- l'a obtenu à la suite de fausses représentations;

- ne satisfait plus aux conditions prescrites par la présente loi ou l'un de ses règlements pour sa délivrance;

- ne respecte pas les obligations déterminées par la loi ou l'un de ses règlements;

- a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements depuis moins de deux ans et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon;

- a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du permis depuis moins de cinq ans et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon;

- s'est vu imposer une pénalité (suspension) ou n'a pas acquitté une pénalité (révocation) au sens du chapitre V du titre VIII.I du Code de la sécurité routière.

Dans le cas de la Loi de 1987 sur les transports routiers, les pouvoirs de la CTQ ont trait à la délivrance des licences aux entreprises de camionnage extraprovinciales, à la tenue d'audiences publiques tel que prévu par la Loi sur le camionnage et la surveillance du maintien des critères d'aptitude par les titulaires de licences.

Enfin, mentionnons que la Commission agit comme mandataire du gouvernement fédéral lorsqu'elle se prononce pour des entreprises extraprovinciales et comme mandataire du gouvernement du Québec dans le cas des entreprises locales.

3.4.3 La Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ)

La RAAQ est certainement un des organismes dont le mandat est le plus diversifié au Québec. Qu'il suffise de mentionner les dossiers de l'immatriculation, de l'assurance automobile, de la négociation d'ententes de réciprocité avec les juridictions voisines et de la sécurité routière. Ce dernier est de loin le dossier le plus important en ce qui a trait à la responsabilité publique.

Au cours des années, il semble qu'une longue habitude de déroger aux lois et règlements de transport et de circulation ait fait disparaître, dans l'esprit de beaucoup de transporteurs, la crainte d'être pris en défaut. Il fallait donc remédier à la situation et mettre en place des outils d'intervention et de dissuasion plus efficaces. Pour le camionnage, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, la Loi sur le camionnage de même que la Loi de 1987 sur les transports routiers conjuguent leurs efforts pour rompre cette habitude de délinquance sur nos routes. Précisons tour à tour ce qu'apportent ces trois lois en matière de sécurité.

La Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives a d'abord pour objet d'intégrer les normes du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers à la législation québécoise. Maintenant, le Code de la sécurité routière contient des règles particulières sur l'utilisation des

autobus et des véhicules de commerce dont la masse nette est de plus de 3000 kg. Ces règles définissent notamment les responsabilités du conducteur professionnel et du transporteur concernant l'entretien, la réparation et la vérification mécanique des véhicules, la sécurité et l'arrimage des charges, les véhicules hors normes quant à la dimension, à la masse totale en charge et à la charge par essieu ainsi que le transport des matières dangereuses. Des règles touchent également l'obligation d'un permis de conduire unique et la limitation des heures de conduite et des heures de travail. De plus, un système de points d'inaptitude imputés au transporteur vient sanctionner l'application des règles de sécurité (voir l'annexe IV: Calendrier de mise en vigueur des normes de sécurité pour les transporteurs routiers).

La loi prévoit en outre des dispositions concernant la pesée des véhicules, la responsabilité de l'expéditeur relativement à un véhicule hors normes et l'interdiction pour un non-résident de circuler au Québec s'il n'a pas acquitté une amende exigible pour une infraction au Code de la sécurité routière.

La loi apporte aussi différents ajustements qui se sont révélés nécessaires lors de la mise en oeuvre du nouveau Code de la sécurité routière adopté en 1986 (L.R.Q., chapitre C-24.2).

Enfin, la loi modifie la Loi sur l'assurance automobile pour majorer à 1 000 000 $ le montant obligatoire minimal de l'assurance responsabilité d'un transporteur. Ce montant peut s'élever à 2 000 000 $ dans certains cas relatifs au transport de matières dangereuses.

Pour sa part, la Loi sur le camionnage exige, outre les autres critères d'admissibilité, que la Commission des transports obtienne un avis de la RAAQ pour qu'un permis de transport pour le compte d'autrui soit délivré. À ce sujet, la Régie de l'assurance automobile du Québec doit avoir attesté auprès de la Commission que le requérant :

1. n'est pas sous l'effet d'une pénalité non acquittée au sens du chapitre V du titre VIII.1 du Code de la sécurité routière, édicté par la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1987, chapitre 94);

2. a été informé des règles contenues dans ce titre, des règlements qui y sont visés et, le cas échéant, des règles relatives au transport des matières dangereuses.

De son côté, la Loi de 1987 sur les transports routiers, de par les règles applicables à la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales, désigne un directeur dans chaque province pour exercer les pouvoirs et les fonctions relatives au suivi d'un dossier de sécurité routière pour chaque transporteur. Cette exigence de la loi fédérale est similaire à celle décrite ci-haut pour la loi québécoise. Au Québec, c'est le vice-président au Code de la sécurité routière qui est désigné à ce poste de directeur.

Comme on peut le constater, le rôle et l'intervention de la RAAQ auprès de l'industrie du camionnage pour le compte d'autrui comme du camionnage pour compte propre sont substantiellement élargis par ces trois législations. À l'avenir, le droit d'utiliser le réseau routier et le maintien de tel permis ou de telle licence de transport seront étroitement associés au respect de toutes ces normes de sécurité.

4. LA PORTÉE DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE

La Loi de 1987 sur les transports routiers (S.C. 1987, C-35) est entrée en vigueur le 1er janvier 1988 et les deux règlements qui en découlent (Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales et Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules automobiles) ont été publiés dans la Gazette du Canada du 6 janvier 1988. Présentement, ces deux règlements sont en voie de révision.

Rappelons que l'autorité fédérale englobe toutes les activités des entreprises de transports routiers extraprovinciales, c'est-à-dire les firmes de camionnage et de transport par autocar qui circulent d'une province à l'autre ou du Canada aux États-Unis. Cela comprend également les activités exercées entre des points à l'intérieur d'une même province. Cependant, la loi établit, dans le cas du camionnage, que les modalités d'obtention d'une licence extraprovinciale et d'une licence intraprovinciale peuvent être différentes selon le choix des provinces, dans la mesure où les règles applicables au transport local ne sont pas semblables à celles du gouvernement fédéral.

Au plan de la sémantique, les autorisations de transport délivrées en vertu des parties II et III de la loi (camionnage extraprovincial et intraprovincial) sont appelées "licences" alors que la Loi sur le camionnage retient le mot "permis" pour les privilèges accordant le droit de faire du transport local. Cette première distinction résultant de la compétence partagée dans le camionnage n'a cependant pas d'effet puisque le libellé de la licence ou du permis se fera à partir des mêmes paramètres (voir le chapitre 6 à ce sujet).

La Loi de 1987 sur les transports routiers maintient la délégation de pouvoir de 1954 concernant l'administration de son contenu par les provinces mais apparaît comme une loi hybride quant au droit substantif. En effet, la partie II dicte les règles applicables à la délivrance des licences extraprovinciales et la partie III continue de référer aux lois des provinces pour l'octroi des licences intraprovinciales. Cette façon de scinder en deux les activités des entreprises de camionnage extraprovinciales crée l'obligation de détenir deux licences pour offrir des services de transport à partir ou à destination du Québec et à l'intérieur de la province.

4.1 Le champ d'application

De par sa définition d'entreprise de camionnage extraprovinciale à l'article 2(1), la loi fédérale ne fait aucune différence entre le transport pour compte d'autrui et le transport pour compte propre. Cependant, c'est l'article 7 qui nous renseigne sur les activités de camionnage qui requièrent l'obtention d'une licence en vertu de la partie II pour offrir un service extraprovincial. Ainsi, la partie II s'applique si une province exige un permis pour faire un mouvement de transport local semblable à celui projeté au niveau extraprovincial. Autrement dit, si une activité n'est pas réglementée à l'intérieur d'une province, elle ne peut pas être assujettie à la loi fédérale. Au Québec, en matière de délivrance de licences, le champ d'application de la loi fédérale correspond à celui de la Loi sur le camionnage et ses règlements y compris la structure des permis. En outre, la Loi de 1987 sur les transports routiers vise les matières en vrac énumérées à l'article 3 du Règlement sur le camionnage en vrac (c.T-12, r.3).

Par cette formule de référence, il s'ensuit que certaines activités de camionnage peuvent nécessiter une licence fédérale dans une province et pas dans une autre. La loi fédérale ne tend véritablement vers l'harmonisation, d'une province à l'autre, que pour le mode de délivrance des licences, c'est-à-dire pour les critères d'admissibilité, le système de preuve et d'audience, de même que pour les délais. Pour le reste, tout dépend de l'approche de chaque province. Présentement, il ne semble pas y avoir de volonté collective pour harmoniser entre elles les règles de compétence provinciale.

4.2 Le mode de délivrance des licences

Sous réserve des autres dispositions que nous verrons ci-après, l'article 8(1) de la loi délègue à la Commission des transports les mêmes pouvoirs que ceux prévus à l'article 3 de la loi de 1954 (M-14). À cet égard, nous pensons plus particulièrement aux exigences relatives à l'identification du transporteur, à la description des services proposés, au libellé des licences ainsi qu'aux conditions et restrictions rattachées à l'exploitation des licences.

Voici en quoi la réforme fédérale change les règles du jeu pour les licences extraprovinciales (Partie II).

1. Le demandeur doit satisfaire aux critères d'aptitude prescrits par règlement fédéral [art. 8(2) et 9(1)(e)].

   Ces critères d'aptitude reposent présentement sur des minima d'assurance à respecter et sur une

cote de sécurité donnée par le vice-président au Code de la sécurité routière (le directeur). Le règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales précise, à l'article 4, que l'assurance responsabilité minimale est de 1 000 000 $ par véhicule automobile mais peut être portée à 2 000 000 $ dans le cas du transport de marchandises dangereuses et que l'assurance couvrant la perte du chargement oscille entre un minimum de 15 000 $ et de 32 000 $ selon la masse totale en charge. En vertu des articles 5 et 7, le directeur peut donner les cotes suivantes: "satisfaisant", si un transporteur exploite une entreprise si un transporteur depuis plus d'un an; "conditionnel", lorsque le transporteur opère depuis moins d'un an et qu'il a déposé un plan de sécurité qui expose les mesures spécifiques qu'il entend prendre pour observer les obligations signifiées; "insatisfaisant", lorsque le transporteur ne rencontre pas les exigences des deux autres cotes ou encore ne s'est pas conformé au plan de sécurité demandé. Suivant la dernière proposition d'amendement au Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales par le gouvernement fédéral, la CTQ pourrait accepter une couverture minimale d'assurance selon la valeur de la cargaison plutôt que du poids lorsque la valeur réelle est plus faible que celle inscrite au règlement. Pour sa part, le directeur aurait plus de discrétion dans l'attribution de la cote de

sécurité et celle-ci ne serait plus établie selon le modèle ci-haut décrit mais en vertu de l'aptitude du requérant à se conformer aux règles de sécurité routière dans la province où la licence est demandée. Depuis le 19 septembre 1988, toute demande de licence extraprovinciale de camionnage introduite à la Commission doit être accompagnée d'une demande de cote de sécurité en complétant la formule prescrite par la RAAQ.

2. Aux fins des audiences publiques et des oppositions pertinentes aux demandes de licences, la Commission des transports doit tenir compte de l'intérêt public en privilégiant les intérêts des usagers et de la politique fédérale des transports, s'il en est [art. 8(3)(4) et (5)].

   En s'appuyant sur les lignes directrices recommandées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), le Québec a inscrit dans sa loi les facteurs encadrant l'intérêt public, la procédure à suivre et les délais applicables à tous les transporteurs. Actuellement, le gouvernement fédéral consulte les provinces en vue d'adopter une politique des transports, telle que prévue par l'article 8(5)(b) de la loi, sur la base de ces lignes directrices.

3. Toutes les conditions ou restrictions relatives aux licences peuvent être prévues par règlement fédéral (art. 9 et 10) et elles prévalent alors sur celles déterminées par la loi provinciale [art. 8(1)].

   Suivant l'article 8(1), la Commission des transports du Québec (CTQ) peut imposer les mêmes conditions ou restrictions pour les licences extraprovinciales que celles prévues pour les permis locaux. Présentement, la seule limite de la CTQ est de ne pas restreindre géographiquement la licence au-delà des frontières du Québec.

4. La CTQ va cesser d'être habilitée à évaluer l'intérêt public d'une demande de licence extraprovinciale et ne pourra plus leur imposer des conditions ou restrictions après le 1er janvier 1993 (art. 34(1). Cela signifie que les éléments subjectifs d'appréciation de la réglementation économique disparaîtront dans cinq ans. Après ce laps de temps, la délivrance des licences extraprovinciales se fera à partir des seules critères objectifs du test d'aptitude. En d'autres mots, la réforme fédérale du camionnage se réalisera en deux étapes.

Depuis le 1er janvier 1988, et ce pour cinq ans, l'ancien critère "de commodité et de nécessité publique" fait place à un test d'aptitude et à un test d'intérêt public comportant le renversement du fardeau de la preuve. Ainsi, les requérants "aptes" sont ceux qui possèdent les assurances prescrites et satisfont à tous

les règlements applicables à la sécurité dans le transport. Les normes d'admissibilité constituent également des exigences du maintien de la licence d'exploitation.

En vertu du test d'intérêt public comportant le renversement du fardeau de la preuve, les requérants admissibles obtiennent une licence à moins qu'un opposant ne puisse démontrer que l'octroi de cette dernière serait contraire à l'intérêt public dans le cadre d'une audience publique. Pour que cette audience ait lieu, les preuves fournies par les opposants doivent, au préalable, convaincre la Commission des transports que la délivrance de la licence risque de nuire à l'intérêt public.

À compter du 1er janvier 1993, les restrictions encore contenues dans les licences deviendront caduques et l'exploitation de celles-ci ne pourra plus être limitée à des marchandises, des groupes de marchandises ou des territoires déterminés puisque la seule norme d'admissibilité sera le test d'aptitude.

En ce qui regarde la licence intraprovinciale (Partie III), la nouvelle législation fédérale reconduit tous les pouvoirs délégués en 1954 puisqu'on la délivre aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de camionnage local (art. 13). L'originalité de cette deuxième licence pour les entreprises de camionnage extraprovinciales travaillant entre des endroits d'une même province tient au fait que la licence est obtenue entièrement selon les règles économiques en vigueur dans la province qui la délivre. Pour le Québec, la partie III de la loi fédérale est un renvoi à la Loi sur le camionnage. Il faut se référer au chapitre suivant pour connaître la portée de cette loi pour les activités de camionnage effectuées au Québec.

4.3 Les dispositions transitoires

On retrouve les dispositions transitoires relatives au camionnage aux articles 29 à 32 de la loi. Tout d'abord, les permis délivrés avant le 1er janvier 1988 en application de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (chap. M-14) sont réputés être des licences délivrées en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers. Ainsi, même si les anciens permis n'en font pas expressément mention, les privilèges de transport octroyés à une entreprise extraprovinciale deviennent assujettis, selon le cas, à la partie II pour le camionnage extraprovincial et à la partie III pour le camionnage intraprovincial.

Pour les demandes de permis pendantes devant la Commission des transports au 1er janvier 1988, le même principe s'applique. Ces demandes sont réputées avoir été formulées pour obtenir une licence en vertu de la partie II ou III de la loi.

4.4 L'évaluation de la loi

La loi prescrit à l'article 34(2) un examen complet du test d'intérêt public avec un renversement du fardeau de la preuve, après trois ans de mise en force, afin de mesurer ses effets sur le marché du camionnage extraprovincial. Au besoin, le gouvernement fédéral pourrait, après consultation avec les provinces, prolonger la phase initiale de cinq ans prévue pour l'application de ce test. En outre, en vertu de l'article 35, le gouvernement fédéral est tenu de rendre publiques, à la fin de de chaque année, les statistiques concernant les accidents routiers au Canada où sont impliquées des entreprises extraprovinciales de camionnage.

4.5 Les pratiques étrangères injustes

L'article 17 de la loi accorde au gouvernement le pouvoir de sévir contre les entreprises de camionnage d'un pays étranger lorsque ce dernier s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de camionneurs effectuant du transport dans ce pays ou entre ce pays et le Canada. Ce pouvoir peut être exercé après que les consultations menées entre les parties concernées n'ont pu résoudre le problème. Lors d'une telle éventualité, c'est le gouverneur en conseil qui peut, par décret, ordonner à une province de prendre les mesures qui s'imposent.

4.6 Les heures de conduite et de service *

Le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules automobiles adopté en vertu de l'article 3(1) de la loi s'étend à toutes les entreprises extraprovinciales de transport. Ainsi, les entreprises de camionnage et de transport par autocar sont soumises aux dispositions de ce règlement, que les activités soient effectuées pour compte d'autrui ou compte propre.

Les normes relatives aux limites de temps de conduite et de service sont principalement décrites à l'article 8 du règlement. Brièvement, voici ces mesures :

Un transporteur routier ne peut autoriser un conducteur sous sa responsabilité à dépasser et un conducteur de son propre chef ne peut dépasser :

---

* Indépendamment des normes fédérales, le Québec a appliqué ses propres normes sur son territoire dans le domaine des heures de conduite et de travail depuis le 13 avril 1989 (voir section 5.5).

- 10 heures de conduite par poste de travail (éventuellement, le nombre d'heures de conduite sera porté à 13 heures par poste de travail);

- 15 heures de service par poste de travail;

- 60 heures de service par période de sept jours consécutifs.

Cependant, dans les cas où un transporteur routier opère sept jours par semaine, le conducteur qui travaille pour lui peut accumuler 70 heures de service par période de huit jours consécutifs. Certaines dérogations à ces limites sont autorisées à condition de respecter les conditions fixées. Le conducteur peut, deux fois au maximum pendant une période de sept jours consécutifs, dépasser de deux heures le nombre d'heures de conduite (établi à 10 heures par poste de travail) pourvu qu'on n'excède pas les maximums de 15 heures de service par poste de travail et de 60 heures de service par période de sept jours consécutifs et que la période de repos de huit heures consécutives soit respectée avant le début du poste de travail. De plus, en cas de mauvaises conditions imprévues de la route ou de la circulation, le conducteur peut dépasser le nombre d'heures de conduite (10 heures) ou le nombre d'heures de service (15 heures) quand le trajet initialement prévu ne peut être réalisé dans ce nombre d'heures.

À l'article 12, le règlement impose à tout chauffeur la tenue d'une fiche journalière, en deux copies. Les renseignements suivants doivent figurer sur cette fiche :

- une grille en la forme prévue;

- la date;

- le relevé de l'odomètre au début du poste de travail;

- le nombre total de kilomètres ou de milles parcourus au cours de la journée de travail;

- le numéro du camion ou du tracteur ou de leur plaque d'immatriculation;

- le numéro de la remorque ou de sa plaque d'immatriculation;

- le nom du transporteur routier pour lequel le conducteur travaille au cours de la journée de travail;

- la signature du conducteur;

- l'heure à laquelle débute le poste de travail;

- l'adresse de l'établissement principal et du terminus d'attache de chaque transporteur routier pour lequel le conducteur travaille au cours de la journée de travail.

Un appareil électronique ou autre peut aussi être utilisé pour fournir les renseignements prescrits par la fiche journalière. Par contre, un conducteur n'est pas tenu de remplir une fiche journalière lorsqu'il circule exclusivement à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son terminus d'attache.

Le conducteur doit produire sur le champ ses fiches journalières à la demande d'un inspecteur. Le fait de remplir plus d'une fiche journalière pour chaque jour civil constitue une infraction.

5. LA PORTÉE DE LA LÉGISLATION QUÉBÉCOISE

La Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1), sanctionnée le 18 décembre 1987, est entrée en vigueur par décret le 13 janvier 1988, sauf pour les articles concernant l'intérêt public avec le renversement du fardeau de la preuve, dont la mise en vigueur remonte au 30 juin 1988. Tout en se préoccupant d'harmoniser l'ensemble des dispositions ayant trait à la délivrance des permis avec celles de la loi fédérale pour les licences, cette loi met de l'avant la nouvelle politique du gouvernement en matière de camionnage au Québec.

Par ailleurs, la législation québécoise vise strictement ce qu'il est convenu d'appeler les règles économiques du camionnage, contrairement à la loi fédérale, qui englobe à la fois les règles économiques et les normes de sécurité (directement ou par référence) applicables aux entreprises de camionnage extraprovinciales. Les règles de sécurité routière étant du ressort exclusif des provinces, le Québec a toujours légiféré et continue de légiférer séparément pour ces règles, même si l'osmose commence à se produire avec les règles économiques. Néanmoins, le présent chapitre traite de la sécurité mais dans la mesure où elle est reliée à un critère d'obtention et de maintien d'un permis.

La nouvelle loi sur le camionnage remplace dans les faits l'Ordonnance générale sur le camionnage qui, autrefois, prescrivait le permis pour faire du camionnage. Maintenant, c'est la loi qui renferme l'essentiel des dispositions concernant le mécanisme entourant les permis.

Sur le plan pratique, la mise en application de la Loi sur le camionnage signifie qu'il y a un seul régime encadrant les activités de camionnage au Québec malgré l'existence de deux législations. Le Québec possède une loi compatible avec la loi fédérale au niveau de l'approche et, entre autres, cette dernière permet, à l'aide des articles 8(1) et 13, d'imposer à tout le monde les mêmes conditions et les mêmes modalités. Ainsi, les changements notés au chapitre précédent pour les règles du jeu à l'égard du test d'aptitude et du test d'intérêt public, sont également vrais pour le camionnage local sauf pour le test d'intérêt public limité à une durée de cinq ans pour les licences extraprovinciales. En résumé, si le pouvoir d'accorder des licences ou des permis résulte de compétences distinctes, la manière et les conditions pour les obtenir sont les mêmes.

En outre, soulignons de nouveau que, en référence à la Loi fédérale (art. 7), le champ d'application d'une loi provinciale devient celui de la loi fédérale. Cela signifie que les produits et les services qui ne nécessitent pas de permis au niveau du Québec sont également exemptés de la législation fédérale.

5.1 Le champ d'application

La Loi sur le camionnage touche les services rémunérés de camionnage ainsi que les services rémunérés de tirage de remorques et de semi-remorques (art. 1). Cependant, elle ne s'applique pas :

1. aux entreprises de camionnage extraprovinciales au sens de la loi fédérale, sauf dans les cas prévus par référence ou par délégation à la présente loi;

2. au transport de matières en vrac énumérées à l'article 3 du Règlement sur le camionnage en vrac, sauf dans les cas prévus par la présente loi;

3. au transport visé par l'article 11 de la Loi sur les produits laitiers et leurs succédanés (L.R.Q., chapitre P-30);

4. au transport de produits pétroliers par véhicule citerne muni d'un compteur et d'une capacité maximale de 18 200 litres;

5. au transport de carcasses d'automobiles et de déchets, même recyclables;

6. à la livraison de périodiques au consommateur, au camelot ou à un point de vente;

7. au transport de véhicules à l'occasion d'un service de remorquage effectué au moyen d'une dépanneuse;

8. au transport d'engrais naturel ou chimique et de toute substance destinée à la fertilisation ou à l'amélioration des sols;

9. au transport ou au tirage de maisons, de bureaux ou d'usines;

10. au transport ou au tirage de véhicules attelé selon la technique appelée "dos d'âne";

11. au transport de biens par véhicule automobile ou ensemble de véhicules routiers pour la modification duquel la Régie de l'assurance automobile du Québec a donné son approbation en vertu du paragraphe 2e de l'article 214 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2).

Les exceptions concernent les services de camionnage relevant d'autres législations comme le camionnage en vrac ou la livraison de produits pétroliers à domicile, de même que les services échappant à toute réglementation économique. Dans tous les autres cas, la loi oblige une entreprise à être titulaire d'un permis délivré par la Commission des transports du Québec (CTQ) (art. 2).

Au sens de cette loi, le permis de camionnage est un document constatant l'existence d'un privilège qui peut être annulé, suspendu ou révoqué par la CTQ. Dorénavant, le permis se rapporte à un ou plusieurs territoires, tel celui d'une municipalité régionale de comté (MRC), une communauté urbaine ou à tout autre territoire défini par règlement (art. 3, 27 et 35).

5.2 Le mode de délivrance des permis

À quelques nuances près, le mode de délivrance des permis prévu par la Loi sur le camionnage est identique à celui de la loi fédérale décrit à la section 4.2. Cependant, la présente loi précise la procédure à suivre pour le test d'aptitude, les facteurs permettant d'apprécier l'intérêt public (test d'intérêt public) et les conditions pour tenir les audiences publiques.

Voyons en détails les composantes de ces deux tests.

- Le test d'aptitude est obligatoire pour toutes les classes de permis déterminées par la loi et ses règlements. Il se résume aux trois exigences décrites ci-après (art. 12) :

  1. L'identification du transporteur et des services

     . son nom et celui de son représentant ou de son avocat, s'il y a lieu;

     . l'adresse de son domicile ou de son siège social (et, selon le cas, l'adresse de son établissement au Québec ou celle de son représentant ou de son avocat);

     . les nom et adresse de son représentant autorisé;

     . une description des services fournis au moment de la demande;

     . le nombre et le type de véhicules routiers dont il dispose à titre de propriétaire ou locataire;

- une déclaration de toute faillite du requérant ou de l'un de ses administrateurs ou officiers, en cours ou survenue dans les cinq années précédant la demande, à laquelle doit être jointe une copie du jugement de libération, s'il en est;

- une description de l'expérience acquise en matière de camionnage ou dans un secteur connexe;

- une description complète des services proposés, notamment les territoires qui seront desservis, les biens qui seront transportés, de même que le nombre et le type de véhicules qui seront utilisés;

- tout autre renseignement ou document destiné à établir son aptitude et prescrit par un règlement du gouvernement.

S'il s'agit d'une société:

- son acte constitutif;

- la liste de ses administrateurs et officiers;

- de l'acte autorisant la présentation de la demande;

- les nom et adresse de toute autre personne morale qui lui est affiliée.

2. Le dépôt de documents

- une copie de tout permis, dont il est le titulaire, l'autorisant à fournir un service rémunéré de camionnage;

- une attestation d'assurance pour le minimum prévu par règlement (couvrant tous les dommages matériels, y compris ceux que pourraient subir les biens transportés), accompagnée d'un engagement de l'assureur d'aviser la Commission en cas: d'annulation, de non-renouvellement ou de réduction de la couverture ou encore d'un certificat délivré par un assureur attestant que le requérant est assurable en regard de tels dommages;

- une attestation d'assurance responsabilité pour le minimum prévu par la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chap. A-25).

3. Une attestation de la RAAQ auprès de la CTQ selon laquelle[1]

   . le dossier de sécurité du transporteur est conforme aux normes du code de la sécurité routière;

   . le transporteur a été informé des obligations prescrites par le code dont celles relatives au transport des matières dangereuses.

Au Québec, les exigences en matière d'assurance responsabilité sont fixées à un minimum de 1 000 000 $ ou de 2 000 000 $, selon les dispositions visant le transport de matières dangereuses. Pour les assurances couvrant les dommages aux biens transportés, l'article 15 du Règlement sur le camionnage prescrit la formule de calcul minimal suivante :

a) pour un véhicule d'une masse totale inférieure à 12 700 kg: 15 000 $;

b) pour un véhicule dont la masse totale se situe à 12 700 kg et plus, mais à moins de 21 000 kg : 21 000 $;

c) pour un véhicule dont la masse totale se situe à 21 000 kg et plus, mais à moins de 37 000 kg : 27 000 $;

---

1 Dans le cas d'une licence fédérale, la procédure décrite à la section 4.2.1 remplace l'attestation par une cote de sécurité.

d) pour un véhicule dont la masse totale se situe à 37 000 kg et plus : 32 000 $.

Le **test d'intérêt public**, se rattache aux articles 10, 14, 15, 51 et 63 de la loi pour la délivrance des licences intraprovinciales ou des permis de transport local. Ces dispositions sont en force depuis le 30 juin 1988 à la suite de l'adoption du décret 1002-88.

Si le test d'aptitude s'adresse à tous les requérants, il n'en est pas de même pour le test d'intérêt public. D'une part, la loi exempte de ce dernier test certains types de transport rémunéré et, d'autre part, elle prévoit que la CTQ jugera d'abord de la recevabilité des oppositions à l'aide d'une grille de facteurs.

Pour les activités de transport ne faisant pas l'objet d'un test d'intérêt public et d'une publication de la demande de permis, la Commission rend sa décision dès que le dossier est complet et que le demandeur possède les aptitudes requises par la loi.

Ne sont pas soumis au test d'intérêt public (art. 17 à 20) :

. les permis au voyage (transport aléatoire par nature);

. les permis temporaires (transport en situation d'urgence);

. les services de camionnage fournis en sous-traitance pour le compte d'un autre titulaire de permis;

- les services de remorquage fournis par une personne physique, à l'aide d'un tracteur, pour le compte d'un expéditeur propriétaire ou locataire de la remorque ou de la semi-remorque;

- le transport de périodiques autre que la livraison au consommateur, au camelot ou à un point de vente;

- le transport d'animaux vivants;

- le transport de fruits et de légumes, de produits de l'horticulture et de produits agricoles venant directement de la ferme;

- le transport d'arbres de Noël naturels;

- le transport de mousse de tourbe;

- le transport effectué par la filiale d'une entreprise de production, de transformation ou de vente de biens pour le compte de cette entreprise ou d'autres filiales de celle-ci.

Une entreprise est considérée comme filiale d'une autre lorsque plus de 50 % de ses actions votantes sont détenues par cette autre entreprise.

Dans tous les autres cas, la Commission est habilitée à tenir des audiences publiques pour apprécier l'intérêt public. La CTQ dispose d'un délai de 30 jours pour publier une demande rencontrant les exigences du test d'aptitude. Par la suite, une opposition écrite, motivée, assermentée et signifiée au requérant doit avoir été déposée dans les vingt-et-un jours suivant la publication de la demande afin que cette demande soit recevable par la Commission. Pour que l'opposition soit recevable, l'opposant doit démontrer, à la satisfaction de la Commission, que l'exploitation du permis demandé serait susceptible de nuire à l'intérêt public. Cependant, la baisse de l'achalandage et de revenus n'est pas considérée comme susceptible de nuire à l'intérêt public (art. 14).

L'appréciation de l'intérêt public pour décider de la recevabilité d'une opposition doit être soumise à au moins deux commissaires et se faire en fonction des usagers, selon les facteurs suivants (art. 15 et 63) :

1. La possibilité d'avoir accès à des services de camionnage adéquats, partout au Québec, quelle que soit l'importance démographique du territoire à desservir;

2. la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix et même de nouveaux services de camionnage;

3. l'amélioration de la capacité de l'industrie du camionnage de s'adapter aux besoins divers des usagers;

4. l'incitation à la productivité et à l'efficacité des usagers;

5. le maintien des coûts de camionnage à un niveau raisonnable, l'utilisation optimale des équipements et l'économie d'énergie;

6. le maintien du marché à un niveau de concurrence et de concentration raisonnable, ainsi que la limitation des risques d'abus;

7. l'élimination de toute discrimination dans les prix et les services;

8. la protection de la stabilité, de la viabilité de l'industrie du camionnage et de son infrastructure;

9. la capacité du requérant de fournir des services de camionnage adéquats;

10. la promotion du développement économique et social du Québec, y compris celui de l'emploi et de la productivité dans tous les secteurs de l'industrie;

11. tout autre facteur complémentaire que la Commission estime propre à privilégier les intérêts des usagers.

Si la CTQ décide de la pertinence d'une audience publique, celle-ci doit être tenue dans les soixante jours de la fin du délai d'opposition et peut être entendue par un ou plusieurs commissaires. Lors d'une audience publique, le renversement du fardeau de la preuve signifie notamment qu'il incombe à l'opposant de s'exprimer le premier (art. 50 et 51).

En vertu des délais prescrits dans la loi, la Commission doit accorder le permis demandé dans les trente jours suivant la période d'opposition lorsque la demande n'a reçu aucune opposition ou que les oppositions ont été rejetées. Après une audience publique, la Commission a un délai de quatre-vingt-dix jours pour rendre une décision écrite et motivée.

5.3 Les dispositions transitoires

Afin d'éviter un vide juridique et de permettre aux transporteurs de prendre connaissance des nouvelles règles du jeu, la loi maintient en vigueur jusqu'au 30 juin 1989 les permis délivrés avant le 13 janvier 1988 en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage. Toutefois, la loi introduit, sans égard avec cette prescription, l'obligation pour la Commission de remplacer tout privilège antérieur à sa dernière décision par un nouveau permis concernant ces privilèges et de révoquer le permis existant au moment de sa décision (art. 7, 121 et 122).

Ces mesures ont pour conséquence d'obliger les transporteurs déjà autorisés à redemander les privilèges qu'ils détiennent sous une autre forme ou, s'ils le désirent, d'augmenter l'étendue des autorisations qu'ils possèdent déjà.

À remarquer que la simple reformulation des privilèges actuels aura pour résultat, soit d'agrandir le territoire en raison du système de référence aux municipalités régionales de comté (MRC) sans contrainte opérationnelle, soit d'autoriser le transport d'une plus vaste gamme de produits, puisque ceux-ci sont maintenant obtenus par groupes de produits homogènes plutôt que par produits restreints. Par contre, tout défaut de se conformer à ces mesures dans le délai prescrit mettra le transporteur dans une situation d'illégalité s'il exerce des activités de transport rémunérées sans le nouveau permis après le 30 juin 1989.

En harmonie avec la loi fédérale, la Loi sur le camionnage précise que les permis délivrés avant son adoption sont réputés être des permis sous son autorité pour la période de leur validité et tout transporteur ayant commis une infraction à ladite loi peut être poursuivi selon les dispositions prévues à ce sujet (art. 123).[1]

En ce qui a trait aux demandes faites en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage et pendantes devant la Commission le 13 janvier 1988, ces dernières sont aussi réputées avoir été introduites et formulées selon la procédure et les conditions prévues par cette loi (art. 125).

---

1. Voir section 8.2 concernant les dispositions au sujet des pénalités.

5.4 L'évaluation de la loi

À la fin des trois prochaines années (1988 à 1990), la Commission est chargée de faire un examen sous la forme d'un rapport et de répondre, au besoin, aux questions particulières et aux demandes de renseignements venant du ministre. Ce dernier doit déposer le rapport à l'Assemblée nationale vers le 15 mai de chaque année (art. 127).

Au début de l'année 1991, le ministre des Transports doit rendre compte des effets de l'application de la loi, notamment en matière de sécurité, et faire rapport à l'Assemblée nationale six mois plus tard (art. 126). Le but de cet exercice est d'analyser les effets socio-économiques sur l'offre et la demande de camionnage à la suite de la libéralisation des critères d'entrée dans l'industrie et d'évaluer les résultats obtenus par les nouvelles normes de contrôle et de suivi du dossier de sécurité des transporteurs routiers de marchandises.

5.5 Les heures de conduite et de travail

Le Règlement sur les heures de conduite et de travail édicté en vertu de l'article 621 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c.C-24.2) est en vigueur depuis le 13 avril 1989 et s'applique aux véhicules de commerce dont la masse nette est supérieure à 3 000 kg ainsi qu'aux autobus qui circulent au Québec. La sécurité routière étant de compétence exclusive des provinces sans égard à la notion d'entreprise extraprovinciale ou locale telle que définie par la loi fédérale, le Québec a donc choisi de rendre obligatoire les mêmes normes pour tous par esprit d'équité et d'efficacité du contrôle. Ces normes concernent : le nombre maximal d'heures de conduite et les heures de repos, les dérogations possibles au nombre d'heures de travail et de conduite et le registre des heures de conduite et de travail.

En vertu de l'article 3 du règlement, un conducteur ne peut accumuler plus de:

- 13 heures de conduite ou 15 heures de travail à l'intérieur d'un même poste sans prendre au moins 8 heures de repos consécutives; les heures de repos peuvent être réparties en deux périodes d'une durée supérieure à deux heures si le conducteur utilise la couchette de son véhicule pour prendre les heures de repos obligatoires;

- 60 heures de travail par période de 7 jours consécutifs ou;

- 70 heures de travail par période de 8 jours consécutifs ou;

- 120 heures de travail par période de 14 jours consécutifs à condition qu'un repos de 24 heures consécutives soit pris entre la 50^{e} heure et la 70^{e} heure de travail.

Par contre, si une situation d'urgence ou de danger l'exige, un conducteur peut dépasser le nombre d'heures fixé. Il peut également dépasser de deux heures le nombre fixé lorsque des conditions imprévues de la route ou de la circulation l'y obligent (art. 5).

Un transporteur peut obtenir de la RAAQ une dérogation au nombre d'heures de conduite et de travail de ses chauffeurs pour une période maximale d'un an pour l'un des motifs suivants (art. 6) :

- pour le transport d'une marchandise périssable pour lequel il n'existe pas d'autre alternative;

- lorsque l'offre de transport ne peut répondre à une forte demande temporaire ou saisonnière;

- lorsqu'une route régulière ne peut être complétée à l'intérieur des heures prescrites;

- lorsque la sécurité du public pourrait être mise en danger.

Un transporteur doit, entre autres, démontrer que l'autorisation demandée vise l'une des quatre exceptions en plus de fournir les renseignements requis quant au nombre d'heures supplémentaires, l'identification des autres juridictions concernées par le service de transport et le dossier personnel des conducteurs concernés (art. 7).

Un registre des heures de conduite et de travail doit être complété quotidiennement par le conducteur en inscrivant (art. 9) :

- la date;

- son nom;

- la lecture de l'odomètre au départ;

- la distance sur laquelle il a conduit dans la journée;

- le numéro de la plaque d'immatriculation et le numéro d'unité, le cas échéant, du véhicule automobile;

- le nom du transporteur et sa place d'affaires;

- sa signature;

- le nom du 2e conducteur, le cas échéant;

- l'heure de début de la période de 24 heures si elle est différente de minuit;

- le total des heures pour chaque activité.

Le registre des 7 ou 13 jours précédant (selon la période de référence) la journée de travail en cours doit être conservé dans le véhicule du conducteur avec les autres documents reliés au voyage tels que le connaissement ou la preuve d'achat de carburant (art. 11).

Le conducteur est exempté de compléter le registre lorsqu'il circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son terminus d'attache (art. 10) ou lorsqu'un appareil mécanique ou électronique peut fournir les mêmes renseignements que le registre complété à la main (art. 14).

6. LE SYSTÈME DES PERMIS (OU DES LICENCES)

L'encadrement des permis se retrouve maintenant dans le Règlement sur le camionnage, entré en vigueur, lui aussi, le 13 janvier 1988.

À la suite de la délégation des pouvoirs aux administrations provinciales, par le gouvernement fédéral, des dispositions législatives par référence aux lois provinciales, tous les privilèges accordés par la CTQ sont libellés de la même manière, qu'il s'agisse de licences extraprovinciales et intraprovinciales ou de permis de camionnage local.

L'article 80 de la Loi sur le camionnage donne au gouvernement le pouvoir d'adopter par règlement diverses mesures propres à assurer le bon fonctionnement du système des permis. Il peut, entre autres, créer des classes et des catégories de permis, circonscrire des territoires et prévoir leurs regroupements, déterminer les obligations à respecter par un titulaire de permis ou encore, établir les exigences applicables au contrat et au connaissement de transport. Actuellement, toutes les mesures adoptées par le gouvernement apparaissent au Règlement sur le camionnage (décret 47-88).

Le nouveau système de permis veut susciter la libre concurrence afin que chaque transporteur y trouve la flexibilité voulue pour prospérer selon ses propres limites. Sur le plan économique, l'État n'aura plus à dicter aux transporteurs la manière d'exploiter une entreprise et à leur imposer des contraintes qui, le plus souvent, sont incontrôlables.

Le Règlement sur le camionnage amène donc un changement de cap important sur la façon de libeller et d'exploiter un permis. Cette réglementation économique retient maintenant "l'activité de transport" comme critère majeur d'intervention. Dès lors, le titulaire d'une classe de permis utilisera à son gré le véhicule qu'il juge le plus approprié, selon la nature des biens à transporter ou selon les besoins de son client, en se conformant aux autres règles de sécurité qui le concernent. Le fait d'avoir supprimé la notion de transport spécialisé dans l'écriture des permis ne signifie pas que le transport spécialisé n'existe plus. Cependant, ce sera au transporteur qui s'identifie comme tel d'en faire la promotion. Cette approche traduit donc l'esprit d'une plus grande liberté de commerce découlant des nouvelles législations sur le camionnage.

6.1 Les éléments du système

L'expérience nous apprend qu'un système de permis trop complexe ne sert personne. Qu'il suffise de mentionner que l'ancien système avait pour effet de créer des difficultés dans l'interprétation des droits spécifiques conférés à tel ou tel transporteur, de compliquer le travail des surveillants routiers, à savoir si celui-ci ou celui-là contrevenait à une clause trop souvent ambiguë, ou encore, de poser des contraintes dans l'informatisation des permis, à défaut de données normalisées pour leur formulation.

Fort de ce constat, le présent système réduit considérablement le niveau de détails dans les permis. En outre, il a évolué vers des éléments plus génériques en vue de rester cohérent avec la Loi sur le camionnage qui facilite l'accès au marché du camionnage. Autrement dit, il n'aurait servi à rien de libéraliser

l'entrée dans le camionnage si, par la suite, les privilèges devaient être donnés au compte-gouttes comme cela se faisait souvent dans le passé.

L'idée de desservir des territoires plus vastes et d'accorder des droits par groupes de biens pour le public en général ou pour des clients désignés repose sur le fait que le permis ainsi obtenu peut être économiquement rentable à exploiter, évitant de la sorte d'exercer des contrôles anti-économiques sur l'industrie. Voici les éléments à partir desquels un permis pourra être rédigé :

1. La classe de permis (art. 1 du règlement) :

   . transport général public;

   . transport particulier pour un service à toute personne désignée.

2. La catégorie de permis[1] (art. 4 du règlement) :

   . transport à titre principal;

   . camionnage en sous-traitance (pour un autre titulaire de permis);

   . tirage de remorques et de semi-remorques (pour le compte d'un expéditeur).

---

1. N.B. Une catégorie de permis s'adresse à une classe de transport particulier seulement; à l'inverse, le transport général public ne comporte pas de catégorie.

3. Le ou les groupes de biens (art. 2 et 5 du règlement) :

   . 40 groupes de biens sont spécifiés sur les formules prescrites par la CTQ.[1]

4. Le ou les territoires (art. 3 de la loi et art. 8 et 9 du règlement) :

   . les municipalités régionales de comté (MRC) constituent le territoire minimal de référence d'un permis et sont décrites sur les formules prescrites par la CTQ.[2]

6.2 La nature des privilèges

La description de la marchandise s'effectue à partir d'un ou des groupes de biens définis au règlement, que le transporteur ait l'intention de donner le service pour un ou quelques-uns des produits ou pour tous les produits listés. Ceci correspond à l'esprit d'une plus grande liberté de commerce voulue par la loi et à un souci de normaliser la rédaction et l'informatisation des permis.

---

1. Ces groupes de biens sont listés à l'annexe II du présent document.

2. Voir l'annexe 1 - Liste des territoires désignés.

Les privilèges relatifs aux territoires signifient que (art. 14) :

- le transport est autorisé de tout point à tout point du ou des territoires désignés;

- le transport peut être effectué d'un territoire vers un autre territoire auquel le permis se rapporte et vice versa; dans le cas d'une frontière comme point d'origine ou de destination, celle-ci est identifiée par le nom des deux juridictions visées.

6.3 Les conditions et les obligations

Les conditions d'obtention des permis sont les conditions de leur maintien comme, par exemple, pour les montants minimums d'assurance. Concernant toutes les autres obligations, telles que la copie du permis dans chaque véhicule et le connaissement ou le manifeste de transport, les règles ne sont pas changées.

Plus précisément, les obligations rattachées à l'exploitation des permis sont décrites aux articles 16 à 19 du règlement. En résumé, elles indiquent que le titulaire doit :

1. s'assurer qu'une attestation d'assurance se trouve en tout temps dans chaque véhicule qu'il utilise pour exploiter son permis, couvrant les dommages que pourraient subir les biens transportés, en plus de celle exigée en vertu de l'article 35 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) (art. 16);

2. s'assurer qu'une copie lisible de son permis se trouve en tout temps dans chaque véhicule utilisé;

3. afficher ou peindre, sur les deux côtés de chaque véhicule utilisé, le nom et le numéro de permis (art. 18) en lettres et en chiffres d'au moins 50 mm de hauteur;

4. émettre un connaissement pour la marchandise qui lui est confiée dans les cas de service de transport général public ou pour le service de transport particulier à titre de principal (art. 19) et qu'une copie se trouve dans le véhicule servant au transport (art. 29).

6.4 La durée des permis

Les permis sont considérés comme permanents s'ils sont exploités par leur titulaire conformément à leur teneur, sauf pour les permis au voyage ou les permis temporaires où la CTQ fixe leur durée (art. 16, 23 et 26 de la loi).

Par ailleurs, la Loi sur le camionnage a prévu des situations temporaires au cours desquelles un permis pourrait être exploité par une personne autre que son titulaire (art. 24 et 25) :

- Ainsi, l'exécuteur testamentaire du titulaire du permis, son légataire ou son héritier ou une personne désignée par eux, un syndic à la faillite, un liquidateur, un séquestre judiciaire ou conventionnel ou un fiduciaire qui administre provisoirement les actifs utilisés pour l'exploitation du permis peut être autorisé à exploiter temporairement un permis pour une période déterminée par la Commission, moyennant la production des documents pertinents et le paiement du droit prescrit par règlement.

  De plus, un futur acquéreur d'une entreprise de camionnage peut obtenir de la Commission l'autorisation d'exploiter temporairement un permis aux mêmes conditions que ci-haut dans la mesure où cette personne produit une demande de permis dans les 60 jours de la signature d'une promesse de vente de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs du titulaire du permis, conditionnelle à l'obtention d'un permis par l'acquéreur.

6.5 Le transfert

En vertu de l'article 10 (2) de la loi fédérale, la licence de camionnage extraprovinciale est incessible. Il en va de même pour la licence de camionnage intraprovinciale et le permis de camionnage qui sont également incessibles selon l'article 4 de la Loi sur le camionnage.

Les licences et les permis ne sont plus transférables car l'aptitude à exploiter une entreprise de camionnage doit être prouvée par chaque requérant. En cas de vente d'une entreprise de camionnage, le nouvel acquéreur doit se qualifier aux exigences d'aptitudes avant d'obtenir un permis semblable à celui détenu par le vendeur. Le mécanisme décrit à la section 6.4 peut alors être suivi.

6.6 Les tarifs

Ni la loi fédérale ni la loi québécoise ne posent d'obligation concernant l'approbation ou le dépôt des taux et tarifs à la CTQ. L'abandon de l'intervention de l'État dans le processus de la tarification s'inscrit comme une suite logique de la libéralisation des critères d'accès à la profession de transporteurs publics. Lorsque l'accès à une profession est contingenté, il est normal de contrôler les prix exigés de ceux qui ont eu le privilège d'obtenir un permis. Par contre, dans le présent contexte de réforme de la réglementation sur le camionnage axée sur un retour aux forces du marché, il devient logique de se soumettre à la loi de l'offre et de la demande.

Cependant, les entreprises de transport sont assujetties, comme toutes les autres entreprises commerciales, à la Loi sur la concurrence (S.R., c. C-23). Plus particulièrement, l'article 34 de cette loi vise les pratiques commerciales illégales relatives aux prix. Précisons que la Loi sur la concurrence s'étend aussi à la prestation de services et à tout autre commerce portant sur des services (art. 2).

6.7 Les contrats et les connaissements

La section V du Règlement sur le camionnage comprenant les articles 19 à 30 établit les exigences auxquelles doivent satisfaire les transporteurs lors de la rédaction des contrats et les connaissements.

Par contre, à ces contraintes ne s'appliquent pas (art. 27) :

1. lorsque des biens domestiques usagés, des automobiles, des conteneurs vides, des remorques vides, des palettes en bois ou des animaux vivants font l'objet du contrat;

2. lorsque le véhicule servant au transport est à l'usage exclusif d'un expéditeur;

3. lorsqu'une formule abrégée de connaissement est utilisée par l'expéditeur qui confie ses marchandises à un transporteur qui l'accepte conformément aux spécifications du règlement;

4. lorsque le contrat a été conclu à l'extérieur du Québec et que ce contrat ainsi que les connaissements émis satisfont aux exigences des lois et des règlements du lieu où il a été conclu.

Il n'y a plus de connaissement type obligatoire mais une formule modèle est suggérée à l'annexe 2 du règlement (art. 20). Cependant, quelle que soit la forme choisie, toutes les stipulations minimales figurant au règlement doivent apparaître dans les contrats de transport. Le transporteur ou son agent, de même que l'expéditeur ou son agent, ont l'obligation de signer le connaissement dont une copie leur revient. Un exemplaire signé du connaissement doit accompagner la marchandise jusqu'à sa destination finale.

Il est également possible d'utiliser une formule abrégée du connaissement pourvu que celle-ci soit fournie par l'expéditeur et qu'il soit convenu entre lui et le titulaire de permis, au recto ou au verso, que le connaissement abrégé inclut tacitement les conditions minimales du règlement. Un connaissement doit être produit pour chaque chargement et il appartient à l'expéditeur de s'assurer que tous les articles couverts par le contrat soient clairement et distinctement identifiés par le nom du consignataire et le lieu de destination.

Les conditions de transport prescrites ont surtout trait aux diverses responsabilités assumées, selon le cas, par le transporteur ou par l'expéditeur. Le but d'un tel contrat est de garantir aux parties une protection mutuelle, à défaut de quoi, comme la jurisprudence le démontre, les parties s'exposent à des recours allant au-delà des limites indiquées par le règlement. C'est notamment le cas pour la responsabilité maximale n'excédant pas 4,41 $ par kilogramme selon la masse totale du chargement, à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée par l'expéditeur.

Parmi les autres conditions, il y a lieu de mentionner qu'un requérant de services peut être amené à indemniser un transporteur pour toute perte, dommage, retard ou frais d'entreposage résultant de l'expédition d'explosifs ou autres articles dangereux dont la nature n'a pas été signalée au transporteur.

7. LES POUVOIRS D'ENQUÊTE ET D'INSPECTION

La mise en application d'une législation doit être assurée au moyen de mécanismes d'enquête et de contrôle amenant les clientèles cibles à se soumettre à la loi. Pour y arriver, il faut que le client soit en mesure de se conformer aux règles découlant des lois et règlements qui le concernent.

Or, les normes objectives établies pour la délivrance des licences et des permis de camionnage, de même que les règles uniformes de leur rédaction, devraient permettre aux enquêteurs et aux inspecteurs de jouer un rôle d'information tout en leur permettant d'utiliser la pénalité comme moyen dissuasif incitant le transporteur à se conformer aux règles, dans son propre intérêt. Comme on a pu le constater au cours des sections précédentes, le camionnage demeure une activité réglementée par des normes et des conditions, mais sans restriction d'exploitation. En bref, le législateur s'est donné une politique rationnelle en matière de camionnage en cherchant surtout à modifier le comportement des entreprises sur les plans de la qualité de leurs services et de la sécurité routière.

7.1 Les dispositions de la loi fédérale

La Loi de 1987 sur les transports routiers prévoit, à l'article 3(1), que le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir la sécurité de l'exploitation des entreprises de camionnage extra-provinciales et intervenir, notamment sur la vérification, l'inspection, l'entrée dans certains établissements et la délivrance de renseignements. Le règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs de véhicules automobiles est le seul actuellement adopté en vertu de cet article de la loi.

Ses articles 2, 11(1), 14(2), 21 et 22 définissent expressément les pouvoirs de l'inspecteur, dont celui de pénétrer dans tout établissement pour appliquer ce règlement. Cet inspecteur peut être désigné par le vice-président au Code de la sécurité routière (le directeur).

La loi fédérale est silencieuse en ce qui a trait au pouvoir de contrôle routier des entreprises extraprovinciales. Faut-il en déduire que les règles de sécurité routière applicables aux entreprises locales de camionnage le sont également aux entreprises extraprovinciales, dans la mesure où ces règles n'entrent pas en conflit avec la législation fédérale? Cela semble être le cas. La section suivante traite précisément de ce sujet.

7.2 Les dispositions de la Loi québécoise

La Loi sur le camionnage est beaucoup plus complète que celle du gouvernement fédéral puisqu'elle couvre le pouvoir d'enquête et d'inspection (art. 66 à 71) et le pouvoir de saisie sans mandat (art. 72 et 73). Ces fonctions sont donc mieux encadrées.

Le pouvoir d'enquête et d'inspection peut être exercé par :

- La Commission et chacun de ses membres (art. 66 et 67);

- toute personne autorisée par le ministre des Transports à agir comme inspecteur (art. 68);

. tout agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions, tel un agent de la Sûreté du Québec ou un agent d'un corps de police municipale (art. 69).

L'article 69 précise, notamment, qu'un inspecteur ainsi que tout agent de la paix peut :

1. Pénétrer, à toute heure raisonnable, dans l'établissement d'un transporteur, d'un expéditeur ou d'un consignataire pour en faire l'inspection;

2. examiner et tirer copie des livres, registres, comptes, dossiers et autres documents contenant des renseignements relatifs aux activités des personnes visées par le premier paragraphe;

3. faire immobiliser un véhicule, y pénétrer pour en faire l'inspection et, à cette fin, ouvrir ou faire ouvrir tout conteneur ou réceptacle, lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'un véhicule routier sur un chemin public effectue un service auquel s'applique la présente loi;

4. exiger tout renseignement relatif à l'application de la présent loi et de ses règlements, ainsi que la production de tout document s'y rapportant.

Cependant, pour ce qui est du pouvoir de saisie sans mandat, seul un agent de la paix peut y être autorisé dans certaines situations. Cet agent de la paix peut, sans mandat (art. 72), saisir un véhicule lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'il sert ou a servi à commettre une infraction à :

- la présente loi ou à l'un de ses règlements et que la personne qui se sert ou s'est servi de ce véhicule peut se soustraire à la justice, jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec ou sans cautionnement;

- l'article 2 (transport sans permis) jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en ait autorisé la libération avec cautionnement.

Lorsqu'une saisie de véhicule survient, l'agent de la paix en a la garde jusqu'au moment où un tribunal compétent prononce la confiscation ou en ait ordonné la remise à son propriétaire. Pendant la durée de la saisie, le chargement du véhicule demeure sous la responsabilité du transporteur ou du propriétaire du chargement.

8. LES DISPOSITIONS PÉNALES

Le partage des compétences évoqué plus tôt dans ce document prévaut également en matière pénale. Du fait que la loi fédérale et la loi québécoise soient entièrement autonomes, tout manquement à l'une d'elles constitue une infraction relevant d'une procédure et d'un système d'amendes différents. Cela a pour conséquence, entre autres, qu'une infraction identique commise par une entreprise détenant une licence intraprovinciale (ou assujettie à la partie III de la loi fédérale) et par une entreprise locale titulaire d'un permis de camionnage (ou assujettie à la Loi sur le camionnage) sera soumise, selon le cas, à la procédure du Code criminel avec les amendes prévues à la loi fédérale ou à la Loi sur les poursuites sommaires avec les amendes prévues à la loi québécoise.

8.1 La loi fédérale

La Loi de 1987 sur les transports routiers prévoit les diverses mesures de contrainte aux articles 18 à 22. Les infractions à la loi et à ses textes d'application sont punissables sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire selon la partie XXIV du Code criminel.

Les poursuites visant de telles infractions doivent être entamées dans les douze mois suivant l'infraction.

Toute dérogation aux dispositions de la loi et à ses règlements peut entraîner une amende maximale de 5 000 $ pour une personne physique et de 25 000 $ pour les sociétés. Dans ce dernier cas, l'administrateur ou le dirigeant en poste au moment de l'infraction peut également être reconnu coupable de l'infraction reprochée à la société pour laquelle il travaille. À noter que la loi fédérale ne fait aucune distinction quant aux montants des amendes selon la nature de l'infraction, contrairement à la loi québécoise.

Les permis délivrés sous l'autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur de 1954 sont devenus des licences en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers depuis le 1er janvier 1988. Cependant, au plan pénal, les articles 29 et 30 ont pour effet d'appliquer les articles 7 et 12 dans les cas de contravention en regard des anciens permis.

8.2 La loi québécoise

Les dispositions pénales sont contenues aux articles 82 à 92 de la Loi sur le camionnage. Les poursuites découlant d'infractions à la loi et ses règlements sont intentées en vertu de la Loi sur les poursuites sommaires (L.R.Q., c. P-15). Au niveau provincial, le délai de prescription est de deux ans pour intenter une poursuite à compter de la date de l'infraction. Cependant, ce délai de prescription sera ramené à un an, comme dans le cas des infractions en vertu de la loi fédérale, lorsque l'article 14 du Code des procédures pénales 1987 (c.96) entrera en vigueur à la date fixée par le gouvernement. Par ailleurs, la loi québécoise permet d'adresser au contrevenant par la poste, un avis préalable pour l'inviter à payer l'amende et les frais dans les dix jours, sans quoi une poursuite sera entreprise.

Au Québec, la loi distingue divers types d'infractions possibles avec une amende variant entre un minimum et un maximum. Par exemple, pour un transporteur opérant sans permis ou en dehors de son permis (art. 2 ou 26), l'amende peut varier de 250 $ à 1 500 $ pour une personne physique et de 1 000 $ à 6 000 $ pour une société. Pour la majorité des autres types d'infractions à la loi et à ses règlements, l'amende peut varier de 125 $ à 750 $ pour une personne physique et de 500 $ à 3 000 $ pour une société.

Une personne qui conseille, encourage ou en incite une autre à commettre une infraction peut s'exposer à encourir la même peine que celle prévue pour le contrevenant; c'est ce qu'on appelle être partie à l'infraction. De la même manière, tout administrateur, sociétaire, fonctionnaire, employé ou agent d'une société, peut être considéré partie à l'infraction reprochée à cette société.

Une des particularités de la loi québécoise par rapport à la loi fédérale a trait à la présomption de rémunération du service du camionnage.

En l'absence de toute preuve contraire, lors d'une poursuite pour une infraction concernant un service de camionnage tel le transport sans permis, le transporteur aura le fardeau de la preuve.

Tout comme pour la loi fédérale, les permis de camionnage délivrés en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage sont réputés être des permis suivant la Loi sur le camionnage.

Ainsi, la violation de l'article 123 peut entraîner des sanctions pénales. Tout manquement à la teneur d'un permis délivré en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage avant le 13 janvier 1988 est sujet à des poursuites selon l'article 26 de la loi ou selon l'article 36 du Règlement sur le camionnage pour la dérogation aux obligations faisant partie de l'exploitation du permis.

CONCLUSION

Le virage que vient de prendre le Québec en ce qui concerne les politiques de transport routier des marchandises sera déterminant pour l'avenir de plusieurs entreprises. La protection de certains marchés ou de certaines clientèles par la réglementation économique n'existant plus, à toute fin pratique, la connaissance des coûts d'opération et la maîtrise des temps alloués pour les mouvements de transport deviendront des atouts majeurs pour un transporteur performant. Encore faudra-t-il que ce dernier demeure attentif aux besoins changeants du marché et qu'il fasse preuve d'initiative. Dans cette optique, les dépenses consacrées au marketing et aux études de marché prendront le pas sur celles consenties présentement aux frais de représentation devant les organismes gouvernementaux.

Plusieurs transporteurs nous ont fait savoir qu'ils sont prêts à faire face à la concurrence sans entraves dans la mesure où le gouvernement s'assurera du respect de la sécurité routière par les entreprises qui utilisent le réseau routier. Le Québec est certes la province la plus en avance dans le programme de mise en application des normes du Code canadien de sécurité par le biais de son système de points d'inaptitude pour les entreprises de camionnage. C'est ainsi que sera dressé le profil du transporteur oeuvrant au Québec pour déterminer son habilité à utiliser le réseau routier.

Les nouvelles règles du jeu ne devraient pas perturber outre mesure le marché de l'offre. On devrait observer plutôt des réajustements au sein des entreprises car, déjà, la pression

venant des transporteurs illégaux se faisait sentir dans l'industrie depuis quelques années. Maintenant, il sera plus facile de repérer ceux qui opèrent dans la clandestinité, compte tenu que l'accent sera mis sur les règles de sécurité, indistinctement du statut du transporteur privé ou public. Cette politique aura des effets rétroactifs à brève échéance.

L'expérience du contrôle routier de ces dernières années nous a appris qu'il y a souvent une corrélation entre les règles économiques et les règles de la sécurité routière. Les entreprises illégales au plan de la réglementation économique dans le camionnage le sont souvent en matière de réglementation technique (charges et dimensions et arrimage des charges, par exemple) ou de sécurité (transport de matières dangereuses et temps de conduite, par exemple). Somme toute, le gouvernement relève le défi de mettre en pratique "les mêmes règles du jeu pour tous".

BIBLIOGRAPHIE

Adil Cubukgil Associates Inc., Effets possibles de la substitution du critère d'aptitude au principe du renversement du fardeau de la preuve, Transmode, Canada, août 1986, 172 p.

BOUCHER, Michel, L'inspiration américaine de la déréglementation en transport routier, Canadian Public Policy, Analyse de politiques, XII : 1 : 189-201, Canada, 1986.

BOULET, Jean, Intervention gouvernementale en matière de transport routier des marchandises, École nationale d'administration publique, Québec, juin 1984, 87 p.

Commission des transports du Québec, Rapport annuel, Les publications du Québec, Québec, 1984-1985, 1985-1986 et 1986-1987.

FERLAND, Maurice, Historique de l'Ordonnance générale sur le camionnage de 1951 à 1972, Commission des transports du Québec, Québec, 1983, pagination multiple.

GONTHIER, Gilles, L'approche réglementaire du Québec en matière de transport routier des marchandises pour compte d'autrui, Direction du transport routier des marchandises, Québec, octobre 1986, (texte révisé de septembre 1984), 40 p.

Gouvernement du Canada :

- Aller sans entraves, un guide pour la réforme des transports, Canada, juillet 1985;
- Aller sans entraves, Quelle voie prendre, sixième rapport, Comité permanent des transports, Canada;
- Aller sans entraves, L'étape de la législation, Canada, novembre 1986.

Ministère des Transports du Québec, Mémento Statistique du transport au Québec, Socio-Economie des transports, Études et recherches en transport, Québec, février 1987, 175 p. et 1er trimestre 1988, 152 p.

Statistique Canada, Le camionnage au Canada, Division des transports, Catalogue 53-222, Ottawa, Canada, 1985, 255 p.

TABLEAU 1

DÉTENTEURS ET PERMIS

DE CAMIONNAGE GÉNÉRAL

AU QUÉBEC

	1984-1985		1985-1986		1986-1987		% d'augmentation en 3 ans
	NOMBRE	% d'augm. avec l'année précédente	NOMBRE	% d'augm. avec l'année précédente	NOMBRE	% d'augm. avec l'année précédente	
DÉTENTEURS	4 445	-	5 011	+ 13 %	6 026	+ 20 %	+ 36 %
PERMIS	15 218	-	16 676	+ 10 %	18 231	+ 9 %	+ 20 %

- Les données incluent les transporteurs québécois, des autres provinces et des États-Unis.
- L'augmentation des 3 dernières années est due surtout à l'arrivée de transporteurs indépendants qui ont obtenu des permis à contrat

Source : Rapport annuel de la Commission des transports du Québec.

TABLEAU 2

RÉMUNÉRATION MOYENNE DES EMPLOYÉS

POUR 1985

MOYENNE PAR GROUPE / GROUPE D'EMPLOYÉS	D'EMPLOYÉS (nombre)	DES SALAIRES ($)
1. Chauffeurs (y compris les surveillants et les aides)	7,84	25 677
2. Employés à l'entretien du matériel et du garage	,87	26 147
3. Employés de terminus et de plate-forme	1,06	26 896
4. Employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres	2,08	21 589
Total moyen par entreprise	11,85	25 077

TABLEAU 3

FICHE COMPARATIVE DU PARC DE VÉHICULES

POUR 1985

DISTRIBUTION / TYPES DE VÉHICULES	Camionnage pour compte d'autrui*			Camionnage pour compte propre**		
	nombre de véhicules			nombre de véhicules		
	possédés	loués	total	possédés	loués	total
Camions	5 302	140	5 442	20 593	1 080	21 673
Tracteurs routiers	6 326	395	6 721	2 717	418	3 135
Remorques et semi-remorques	13 3541	836	14 377	5 833	665	6 498
Autres	1 581	156	1 737	-	-	-
Total	26 750	1 527	28 277	29 143	2 163	31 306

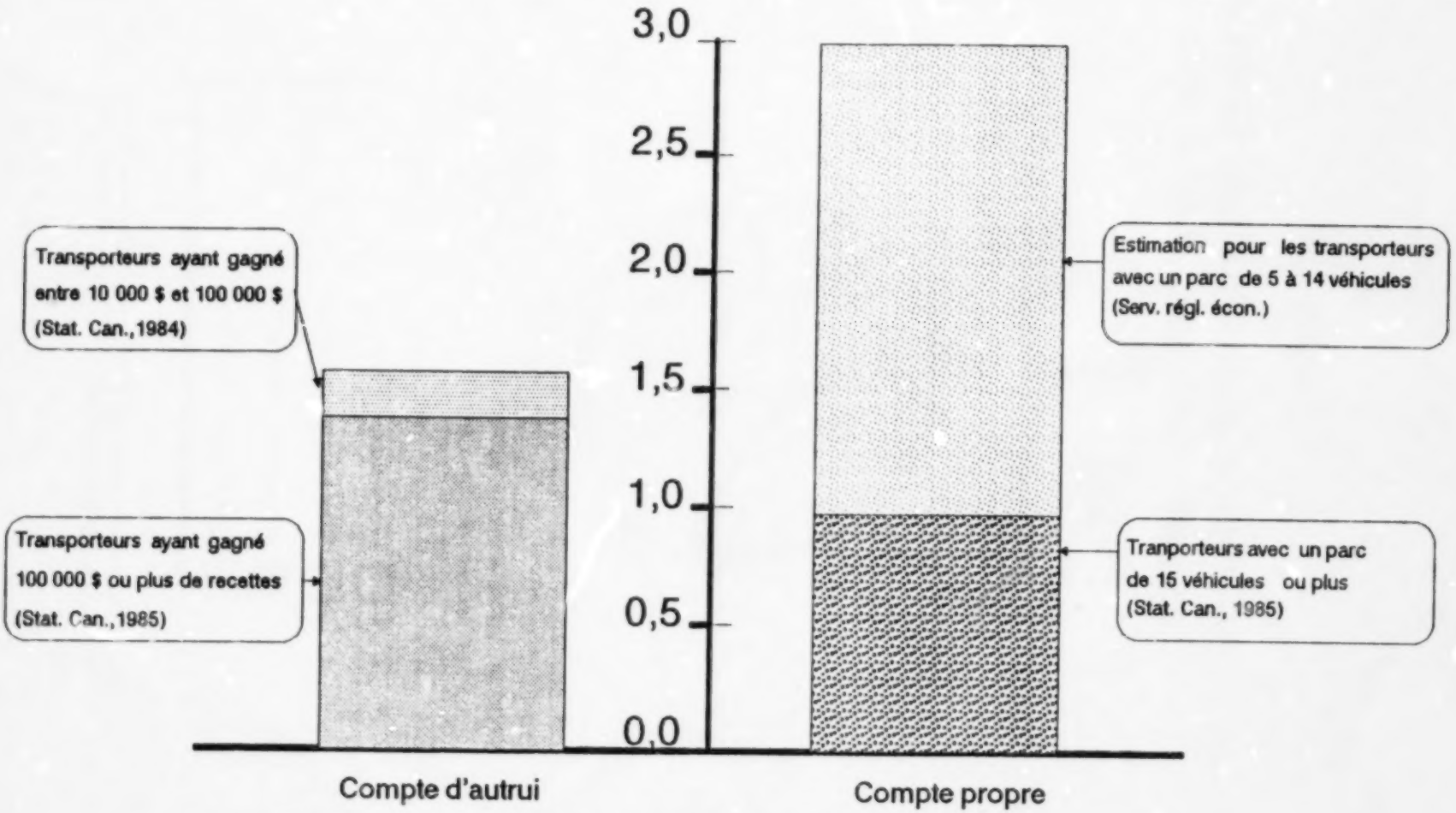
* Établissement ayant des recettes de plus de 100 000 $ en 1985.

** Entreprises avec un parc de 15 véhicules ou plus.

Graphique 1

Comparaison du camionnage pour compte d'autrui et compte propre au Québec

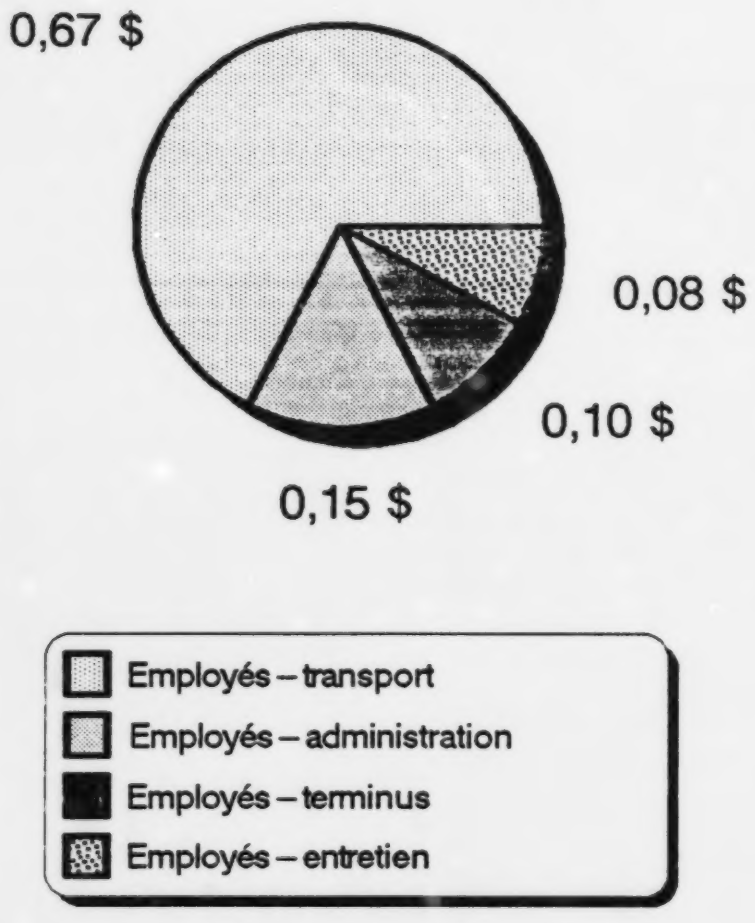
(Dépenses d'exploitation en milliards de dollars)



Source: Statistique Canada et Service de la réglementation économique, par Donald Fallu, 1987.

Graphique 2

Camionnage pour compte d'autrui au Québec
Répartition du dollar salarial, 1985

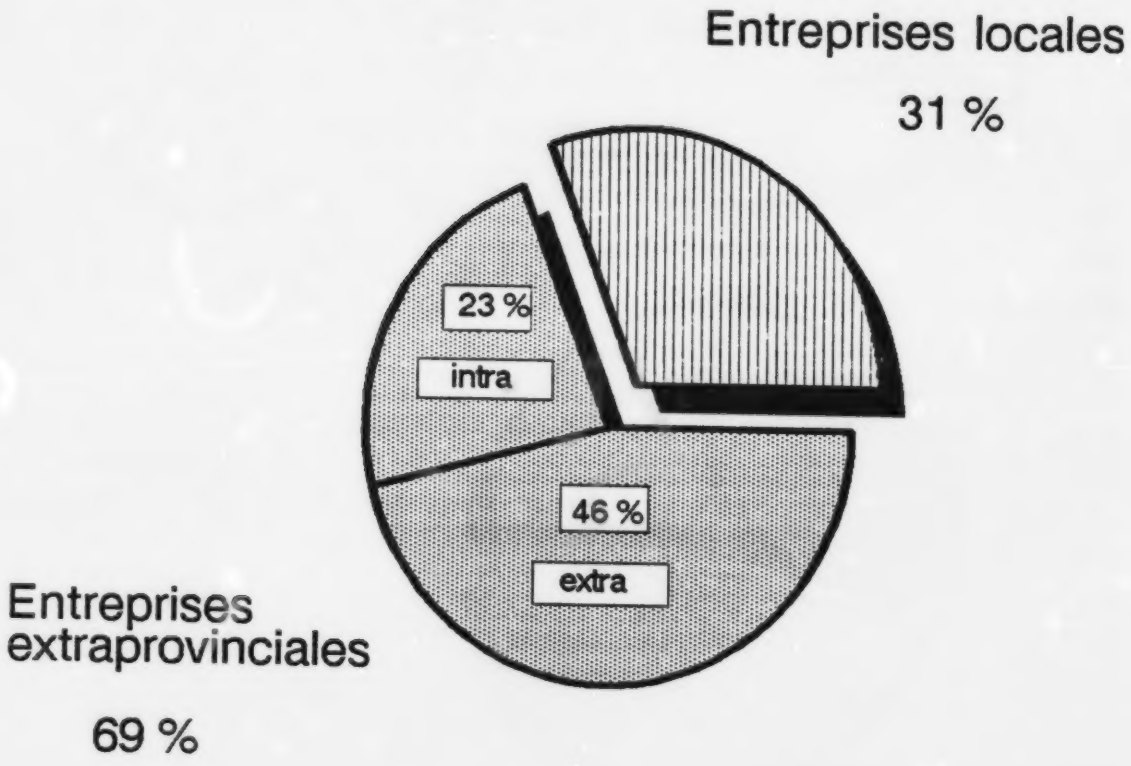


Source: Statistique Canada et Service de la réglementation économique, par Rafael Sanchez, 1988.

Graphique 3

Compétences fédérale et québécoise en matière de camionnage

(recettes d'exploitation, 1985)

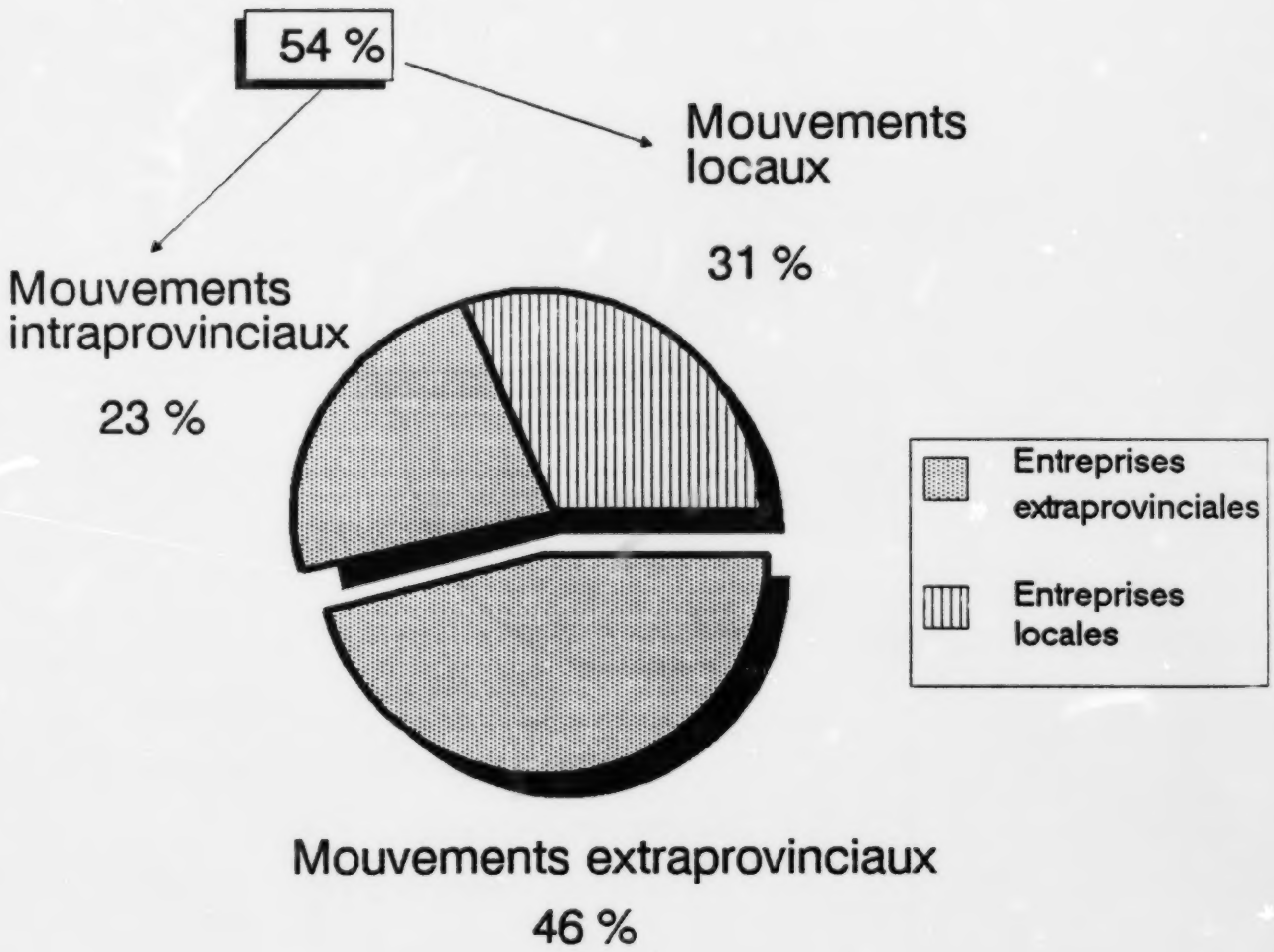


Source: Statistique Canada et Service de la réglementation économique, par Donald Fallu, 1987.

Graphique 4

Influence de la réforme législative québécoise

(recettes d'exploitation, 1985)



Source: Statistique Canada et Service de la réglementation économique, par Donald Fallu, 1987.

ANNEXE I

Liste des territoires désignés

1. Les municipalités régionales de comté

Nom	Code	Nom	Code
Abitibi	850	Drummond	415
Abitibi-Ouest	890	Francheville	435
Acton	650	Joliette	680
Antoine-Labelle	750	Kamouraska	320
Argenteuil	686	La Côte-de-Beaupré	390
Arthabaska	410	La Côte-de-Gaspé	140
Avignon	110	Lac St-Jean-Est	230
Beauce-Sartigan	340	La Haute-Côte-Nord	940
Beauharnois-Salaberry	625	La Haute-Yamaska	645
Bécancour	425	La Jacques-Cartier	380
Bellechasse	360	Lajemmerais	665
Bonaventure	120	La Matapédia	170
Brome-Missisquoi	600	L'Amiante	345
Caniapiscau	990	La Mitis	180
Champlain	634	La Nouvelle-Beauce	355
Charlevoix	395	La Rivière-du-Nord	684
Charlevoix-Est	398	L'Assomption	676
Coaticook	530	Laval	670
D'Autray	678	La Vallée de la Gatineau	730
Denis-Riverin	150	La Vallée-du-Richelieu	635
Desjardins	365	Le Bas-Richelieu	660
Deux-Montagnes	671	Le Centre-de-la-Mauricie	440

Nom	Code	Nom	Code
Le Domaine-du-Roy	240	Matawinie	690
Le Fjord du Saguenay	210	Mékinac	470
Le Granit	510	Memphrémagog	540
Le Haut-Richelieu	610	Minganie	910
Le Haut-Saint-François	520	Mirabel	672
Le Haut-Saint-Laurent	620	Montcalm	682
Le Haut-Saint-Maurice	480	Montmagny	330
L'Érable	405	Nicolet-Yamaska	420
Les Basques	310	Pabok	130
Les Chutes-de-la-Chaudière	370	Papineau	710
Les Etchemins	335	Pontiac	740
Les Iles-de-la-Madeleine	100	Portneuf	378
Les Jardins-de-Napierville	615	Rimouski-Neigette	190
Les Laurentides	689	Rivière-du-Loup	315
Les Maskoutains	655	Robert-Cliche	350
Les Moulins	674	Roussillon	632
Les Pays-d'en-Haut	687	Rouville	640
Le Val-Saint-François	570	Rouyn-Noranda	820
L'Ile-d'Orléans	385	Sept-Rivières	920
L'Islet	325	Sherbrooke	560
L'Or-Blanc	580	Témiscamingue	810
Lotbinière	375	Témiscouata	300
Manicouagan	930	Thérèse-de-Blainville	673
Maria-Chapdelaine	260	Vallée de l'Or	830
Maskinongé	450	Vaudreuil-Soulanges	628
Matane	160		

2. Les frontières du Québec

Nom	Code
Québec - Ontario	05010
Québec - Nouveau-Brunswick	05020
Québec -Terre-Neuve	05030
Québec - États-Unis	05040

3. Autres territoires désignés

Nom	Code
Le district de Québec métropolitain	05050
Le district de Montréal métropolitain	05060
Le territoire de la Baie-James	05070
Le territoire du Grand Nord	05080
La Communauté urbaine de Québec	99930
La Communauté urbaine de Montréal	99940
La Communauté régionale de l'Outaouais	99950

4. Toutes les municipalités régionales de comté, les territoires et les communautés urbaines et régionales 05090

ANNEXE II

Liste des groupes de biens

Groupe 1	Céréales et produits agricoles n'originant pas de la ferme (codes: 05, 06, 071, 072, 073, 091, 092, 093, 15)
Groupe 2	Produits marins et viandes (codes: 01, 03, 04)
Groupe 3	Aliments et boissons (codes: 07, 08, 09, 10, 11, 12, 14, 17)
Groupe 4	Tabacs (code: 18)
Groupe 5	Produits d'origine animale ou végétale (codes: 20, 21, 31, 39)
Groupe 6	Produits textiles (codes: 24, 36, 37, 38)
Groupe 7	Produits du pétrole et du charbon (codes: 263, 263, 43)
Groupe 8	Produits en caoutchouc, en cuir et en matière plastique (codes: 30, 32, 492, 493, 494)
Groupe 9	Produits du bois demi-finis (code: 33)
Groupe 10	Pâte, papier, carton et panneaux cartonnés (codes: 34, 35)
Groupe 11	Produits chimiques et connexes (codes: 40, 41, 42)
Groupe 12	Produits métalliques (codes: 44, 45, 46)
Groupe 13	Produits minéraux non métalliques (code: 47)
Groupe 14	Machines industrielles, agricoles, spéciales ou autres (codes: 50, 51, 52, 54, 55)
Groupe 15	Matériel de transport non routier et pièces (codes: 57, 59, 60, 61)

Groupe 16	Véhicules automobiles routiers et pièces (codes: 58, 62)
Groupe 17	Matériel électronique, de communication, de mesure, de radiographie et matériel connexe (codes: 63, 70, 71)
Groupe 18	Matériel de chauffage, de plomberie et électrique (codes: 495, 497, 65, 67, 68)
Groupe 19	Appareils électriques et connexe (codes: 66, 69)
Groupe 20	Matériel industriel et commercial, outils (codes: 72, 73, 75)
Groupe 21	Meubles et accessoires de bureau (codes: 74, 77)
Groupe 22	Articles d'usage domestique, personnel et connexe (codes: 76, 80, 84, 85, 86)
Groupe 23	Vêtements et chaussures (codes: 78, 79)
Groupe 24	Bijouterie, argenterie, montres et horloges (codes: 81, 82)
Groupe 25	Articles récréatifs et sportifs (codes: 83, 931)
Groupe 26	Matériel d'usage militaire (codes: 932, 933, 934)
Groupe 27	Médicaments, produits pharmaceutiques, fournitures et appareils médicaux (codes: 87, 88)
Groupe 28	Imprimés, papeterie, articles de photographie et instruments de musique (codes: 89, 90, 91, 92)
Groupe 29	Bâtiments et ouvrages connexes (codes: 941, 942)
Groupe 30	Produits manufacturiers divers et autres (codes: 261, 943, 944, 945, 946, 947, 95, 96)
Groupe 31	Monnaie et marchandises précieuses par véhicules blindés

Groupe 32	Meubles et autres biens usagés
Groupe 33	Messagerie et colis de moins de quarante-cinq kilos
Groupe 34	Explosifs (classe 1 - Explosifs, du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses)
Groupe 35	Marchandises générales (excepté : les groupes 7, 26, 31, 32 et 34)
Groupe 36	Animaux vivants : articles 20, 2e de la loi (code: 00)
Groupe 37	Périodiques : article 20, 1e de la loi (codes: 891, 892)
Groupe 38	Fruits, légumes, produits de l'horticulture et produits originant de la ferme : article 20, 3e de la loi (codes: 071, 072, 073, 091, 092, 093, 213, 05, 061, 062, 15)
Groupe 39	Arbres de Noël naturels : article 20, 4e de la loi (code: 23909)
Groupe 40	Mousse de tourbe : article 20, 5e de la loi (code: 21924)

N.B. La codification utilisée doit être interprétée selon la "Classification type des produits" de Statistique Canada (Vol. 1, Classification révisée 1972, catalogue 12-502F) et les biens énumérés sous les codes font partie du groupe correspondant.

ANNEXE III

Liste des lois et des règlements cités dans le document

Les lois

1. Loi constitutionnelle de 1867
2. Loi sur le transport par véhicule à moteur (S.R.C. 1970, C. M-14)
3. Loi nationale sur les transports (S.R.C. 1970, C. N-17)
4. Loi sur les transports (L.R.Q. C. T-12)
5. Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., chapitre M-28)
6. Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25)
7. Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2)
8. Loi sur la concurrence (S.R.C. C-23)
9. Loi de 1987 sur les transports routiers (S.C. 1987, C.35)
10. Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1)
11. Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (chapitre 94 de 1987)
12. Loi sur les poursuites sommaires (L.R.Q., c. P-15)
13. Code des procédures pénales 1987 (c. 96)
14. Code criminel (S.R.C. 1970, chap. c-34)

Les règlements

1. Ordonnance générale sur le camionnage (R.R.Q. T-12, R-2)

2. Règlement sur le camionnage en vrac (c. T-12, r.3)

3. Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales

4. Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules automobiles

5. Règlement sur le camionnage (Décret 47-88)

ANNEXE IV

CALENDRIER
DE MISE EN VIGUEUR DES NORMES DE SÉCURITÉ
POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

1er janvier 1988
Inspection sur la route
Sécurité et arrimage des charges

1er juillet 1988
Permis de conduire unique

1er juin 1988
Système de points d'inaptitude pour les entreprises de transport

13 février 1989
Nouveau système de classification des permis de conduire
Normes médicales applicables aux chauffeurs

14 février 1989
Test de connaissance et épreuve sur la route
Programme de formation des examinateurs

1er avril 1989
Normes et procédures d'autocertification

13 avril 1989
Heures de conduite et de service

1er mai 1989
Vérification des installations

1er juin 1989
Profil du transporteur et de ses conducteurs

1er septembre 1989
Normes d'entretien des véhicules commerciaux
Ronde de sécurité

Les normes du code canadien de sécurité doivent être appliquées à tous les véhicules commerciaux d'une masse nette supérieure à 3 000 kg, à tous les autobus de 10 passagers et plus (incluant le chauffeur) et à tous les transporteurs publics ou privés.

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

89-05